HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA

segundo tomo

1953-2003

volumen 1

Tte. 1ro. (Av.) (R)
Juan Maruri

DATOS BIOGRÁFICOS DEL Tte. 1°.(Av.)(R) JUAN MARURI

Nació en el Departamento de Rivera, el 11 de noviembre de 1931.

Ingresó en la Escuela Militar de Aeronáutica el 1° de junio de 1949 egresando como Alférez (Piloto Aviador Militar) del Arma de Aeronáutica el 22 de noviembre de 1952.

A la finalización de su entrenamiento como aviador militar en la Base Aeronáutica Nº 2 de Durazno, fue destinado en 1954 al Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) especializándose como piloto de combate, volando los aviones F-51D (Mustang). En 1956 pasó a prestar servicios en el Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo) donde tiene oportunidad de comandar los bombarderos medianos B-25 J.

Su último destino en la Fuerza Aérea fue con el grado de Teniente 1° en la Base Aérea Nº 2, como Jefe de la División Aprovisionamiento y Mantenimiento e instructor de vuelo por instrumentos.

Se retiró voluntariamente en 1960, dedicándose a la aviación privada y comercial desde 1961, volando entre otras en la desaparecida CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A.), manteniendo su actividad aérea durante 46 años, hasta 1996, con más de 10.000 horas de vuelo en su haber, habiendo volado en aparatos a su mando por las tres Américas.

Dedicado a la historia aeronáutica desde joven ha logrado reunir una vasta biblioteca histórico-aeronáutica de unos seis mil volúmenes, más un archivo de documentos, fotos, revistas, etc.

Reincorporado a la Fuerza Aérea, profundizó sus conocimientos histórico-aeronáuticos, dedicándose de lleno a su estudio, tanto en la parte militar como civil y comercial, siendo un referente para los diferentes comandos de la institución, razón por la cual se le designó Asesor en Historia del Comando General y más tarde también de la Dirección General de la Aviación Civil.

Desde 1982 imparte clases de Historia de la Aviación Nacional en la Escuela Militar de Aeronáutica.

En el año 1987 funda con otros historiadores la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, actuando en ella como directivo en varios períodos, en la actualidad es su presidente. Desde 1990 es el Redactor Responsable y Director de Gaceta de la Aviación, publicación oficial de la Academia.

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

1953 - 2003

Por el Tte. 1ro. (Av.)(R) JUAN MARURI

SEGUNDO TOMO

Volumen 1

Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

TOMO 2 - VOLUMEN 1

© Juan Maruri
Miguel Barreiro 3272 ap. 701
11.300 Montevideo
Tel.: 707 1873

Ilustración de tapa: Cnel. (AV) Carlos R. Mercader

Diseño: Stella Fernández (mastergraf)

Paginado, impreso y encuadernado en
Mastergraf srl
Gral. Pagola 1727 - CP 11800 - Tel.: 203 4760*
Montevideo - Uruguay
E-mail: mastergraf@netgate.com.uy

Depósito Legal 342.279/07 - Comisión del Papel
Edición amparada al Decreto 218/96

Impreso en Uruguay
Printed in Uruguay

Todos los derechos reservados.
Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación de información, en ninguna forma, ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia, o cualquier otro medio conocido o por conocer, sin el permiso previo por escrito del autor.

ISBN 978-9974-96-253-8

de este volumen:
ISBN 978-9974-96-255-2

Prefacio al segundo tomo de la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya

Con este segundo tomo de la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya finalizamos la tarea que nos impusimos diez años atrás, cuando publicamos el primero de dos libros sobre la referida historia, hoy transformada en tres volúmenes.

Comienza con la creación el 4 de diciembre de 1953 de la Fuerza Aérea Militar (luego Fuerza Aérea Uruguaya) y termina en diciembre de 2003, es decir que en él se reseñan cincuenta años de la vida de la Fuerza Aérea Uruguaya, de los noventa que pasaron con el nacimiento de la Aviación Militar en 1913. Es el tomo, dividido en dos partes o libros y diez y siete capítulos, más largo, complejo y también polémico de los dos que componen la obra.

Para facilitar la búsqueda de personas o aeronaves, al final se incluye un índice onomástico y otro de aeronaves por su tipo y matrícula.

Hemos tratado de ser objetivos en cada hecho, circunstancia, acontecimiento, hazaña o suceso, de acuerdo a nuestro concepto, sin intervención alguna de los diferentes Comandos de la Fuerza Aérea que ejercieron su autoridad en ese lapso de diez años en que escribimos los dos tomos.

La historia de la Fuerza Aérea Uruguaya por supuesto que no termina aquí, ella seguirá sucediéndose día a día como cualquier institución. Su marcha continuará inexorablemente en el tiempo, acompa-

ñando el progreso de la República y su vida libre. Sus hombres y sus máquinas llenarán otras páginas que alguien, con seguridad más capacitado y de mejores aptitudes que el autor, se encargará de continuarla o recomenzarla de otra forma más amena o exhaustiva, lo cual nos congratulará si es que aún vivimos en esos momentos.

Capítulo Primero

Se crea la Fuerza Aérea Militar

1953-1954

La nueva Organización

1953

El 27 de noviembre de 1953, la Asamblea General aprueba la Ley N° 12.070 por la que instituye y crea respectivamente, la Fuerza Aérea Militar y la Inspección General de la Fuerza Aérea. Poniendo el Poder Ejecutivo el cúmplase a esta Ley de 25 artículos, el día 4 de diciembre de 1953.

De esta manera la Fuerza Aérea, pasa a integrar en un mismo pie de igualdad que el Ejército y la Armada, las Fuerzas Armadas del país, dependientes cada una de ellas del Ministerio de Defensa Nacional.

La nueva Inspección General de la Fuerza Aérea, estuvo constituida provisoriamente y hasta tanto no se estructuró la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, por los elementos que constituían la Dirección General de la Aeronáutica Militar.

Por esta Ley se determinó la división del Cuerpo de Oficiales en tres escalafones, los dos primeros del Cuerpo Aéreo:

A. Pilotos Aviadores Militares (P.A.M.)
B. Navegantes con Diversos Roles (N.D.R.)
y el tercero perteneciente al Cuerpo Terrestre de la Fuerza Aérea:
C. Técnico – Especialistas (T.E.)

También, las jerarquías militares de la nueva Fuerza Aérea, quedaron exactamente iguales a las determinadas por la Ley Orgánica

Militar N° 10.757 desde soldado hasta Coronel, creándose solamente por esta Ley N° 12.070 la jerarquía de Brigadier, que es equivalente a la de General del Ejército o Contralmirante de la Armada

En cuanto al personal subalterno de la Fuerza Aérea se clasificó en Pilotos Aviadores de Tropa, Técnicos Especialistas y No Especialistas.

Por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.117 del día 16 de diciembre de 1953, se nombra el primer Inspector General de la Fuerza Aérea, recayendo este nombramiento en el Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías, pionero de la aviación, unido durante casi toda su carrera a la Aeronáutica Militar, desde los tempranos días del segundo Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación en 1921.

Este es el comienzo del camino como Fuerza independiente de la institución. A él contribuyeron además de los Oficiales Generales Aviadores, muchos oficiales en actividad de la Aeronáutica Militar, con el continuo accionar en pos de este logro y con el ejemplo que fue la tecnificación del Arma de Aeronáutica a la vista del pueblo y los gobernantes, con el cumplimiento de variados tipos de misiones dentro y fuera del país con total éxito, así como la colaboración prestada por el personal subalterno para que todo se solucionase sin inconvenientes, especialmente teniendo en cuenta los pocos y modestos medios con que se contaba.

El día 18 de diciembre se publica la última Orden de la Dirección General de Aeronáutica Militar que llevó el N° 8.839, al día siguiente 19 de diciembre de 1953, se publica la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 1 donde aparece el nombramiento del Gral. Farías como Inspector General de la Fuerza Aérea en su ítem N° 1; la transcripción en el ítem N° 2 de la Orden de la Inspección General del Ejército, en la cual el Gral. (P.A.M.) Oscar D. Gestido, Inspector General del Ejército, hace llegar en nombre del Ejército y el suyo propio a los componentes de esta nueva rama de las Fuerzas Armadas, los mejores votos de pleno éxito en la etapa a vivir con la nueva organización; y por último en su ítem N° 3 el Inspector General de la Fuerza

Aérea anota que, al hacerse cargo de las funciones de Inspector General, se complace en hacer llegar a todos los integrantes de su fuerza, junto con sus más efusivos saludos, sus palabras de estímulo, terminando que... "con la colaboración de todos nuestra Fuerza Aérea hará honor a su honrosa misión y se siente dueña de su porvenir"...

Primeras maniobras de los cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica

Por primera vez, desde que se trasladó el Cuerpo de Alumnos a la Escuela Militar de Aeronáutica se realiza un período de maniobras, en las cuales solamente intervino la clase de tercer año de Cadetes y los alumnos del Curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1ros. (P.A.M.). Tuvo lugar entre el 7 y el 14 de diciembre, en el Campo Militar de Arapey (donde hoy están las termas del mismo nombre) cerca del viejo cuartel y del campo de aviación que todavía funciona. En ese lugar se levantó el campamento donde se realizó tiro, marchas, diferentes ejercicios terrestres, etc.; y con el material aéreo consistente en cinco PT-19, cinco AT-6 y un Ryan Navion de apoyo, se efectuó entrenamiento de formaciones, navegación, raíds en formación a diferentes ciudades del norte del país con aterrizaje en campos del interior, etc. Estas maniobras estuvieron supervisadas por el May. Danilo Sena, a la sazón Jefe de Cuerpo de Alumnos de la Escuela.

Fin de los cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre reciben su despacho de Oficial de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica integrantes de la Promoción "Joaquín Suárez", formada por cadetes y Sgtos 1ros. (P.A.M.) de acuerdo al siguiente orden:

Alf. (P.A.M.) Marrei Hernández
Alf. (P.A.M.) Aldo Bustamante

Alf. (P.A.M.)	Amílcar Osaba
Alf. (P.A.M.)	Tabaré Gálvez
Alf. (P.A.M.)	Júpiter Pérez
Alf. (P.A.M.)	Hernán Sena
Alf. (P.A.M.)	Mario Prefumo
Alf. (P.A.M.)	Jorge Carvalho
Alf. (P.A.M.)	Carlos Berrutti
Alf. (P.A.M.)	Esperanza Pintos
Alf. (P.A.M.)	Carlos Píriz
Alf. (P.A.M.)	Arancibio Amado
Alf. (P.A.M.)	Raúl Quijano
Alf. (P.A.M.)	Rómulo Bolani
Alf. (P.A.M.)	Walter González
Alf. (P.A.M.)	Hermes Sosa
Alf. (P.A.M.)	Julio Botta
Alf. (P.A.M.)	Humberto Gómez

Los alféreces Tabaré Gálvez y Júpiter Pérez, pertenecían al Curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1ros. (P.A.M.).

1954

Se autoriza la compra de diez DH.C.1 "CHIPMUNK"

Luego de un estudio de las ofertas presentadas a la ex Dirección General de Aeronáutica Militar, sobre aviones de instrucción primaria y habiendo optado esta por monoplanos biplaza De Havilland Aircraft of Canadá "Chipmunk", construidos en Gran Bretaña, se autorizó el 23 de diciembre a la Fuerza Aérea Militar, la adquisición de seis aviones de este tipo por la cantidad de 45.000 libras, aviones que vendrán con motores Gipsy Major 8 de 145 HP. Más adelante su número fue aumentado en cuatro más a entregar en el próximo año, sumando diez en total.

El Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Militar

1954

Al igual que el Inspector General de la Fuerza Aérea, que de Director General de la Aeronáutica Militar pasó a ocupar ese nuevo cargo creado con la Ley de creación de la Fuerza Aérea Militar; fue nombrado Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Militar, con fecha 20 de enero de 1954 por el Decreto del Poder Ejecutivo No. 23.226, el Coronel Conrado Artigas Sáez, que lo ocupaba como Jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica Militar.

El Grupo "Alas sobre América"

El período de licencia anual, normal en los meses de verano, se vio conmocionado el día sábado 30 de enero de 1954 con la esperada llegada a Carrasco de las escuadrillas pertenecientes al llamado Grupo "Alas sobre América" de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América, compuesto por ciento seis hombres que tripulaban veintiún aviones a reacción del tipo F-86, F-84, F-80 y T-33 más un SA-16 (Albatros) de salvamento aero-marítimo y un C-124 de transporte, para apoyo. Como Jefe de estas escuadrillas de exhibición venía el Mayor General Reuben C. Hood Jr. quien fue recibido por altas autoridades de gobierno, interesadas en este despliegue de la técnica aeronáutica de los Estados Unidos, en estos momentos que todavía estaba latente el reciente final de la Guerra de Corea, donde se había usado este material aéreo y la firma del Pacto Militar de Ayuda con los Estados Unidos por el cual, nuestras Fuerzas Armadas habían comenzado a recibir repuestos y asistencia para volver a poner en funcionamiento el material militar parado por esa falta de medios. Los aviones F-86 dentro de la exhibición aérea, realizaron pasajes de velocidad, sobrepasando la barrera sónica, con el consiguiente estampido que conmocionó a la ciudad de Montevideo. Se efectuaron diferentes tipos de acrobacia individual y en formación con

aparatos F-86 y F-84, terminando con una muestra de todo el material en tierra el domingo de tarde, 31 de enero, en la plataforma militar de la Base Aérea No.1 de Carrasco.

Los técnicos especialistas que integraban el Escalafón "C"

Por el Decreto No. 23.316 del 24 de febrero de 1954, se integra el Escalafón "C" de Técnicos Especialistas de la Fuerza Aérea Militar, por la Ley de creación de la Fuerza Aérea, con los siguientes Jefes y Oficiales: Tte. Cnel. (T.E.) Alfredo Pittamiglio; Mayores (T.E.) José Rígoli, Juan C. Gambarini, Manuel Andrés y Beltrán Cóppola; Capitanes (T.E.) Angel Mangarelli, Laureano Varela, Meslay Suárez y Manuel Casal Pena; Ttes. 1ros. (T.E.) Tomás S. Cantore, Rogelio E. López, Nicolás Mantero, Leonardo Sivori, Antonio Ardrizzo, Luis García, José Ma. Olano, Justo Miguel Sánchez, Antonio Falcone, Juan R. Pimienta y Juan F. Hernández; Ttes. 2dos. (T.E.) Pedro Bracamonte, Rómulo Pérez, José O. Suárez, Pedro Fostik, Néstor Ifrán, Américo Barrales, Román Alcoba, Carlos M. Bermúdez, Ramón Ayala, Alfredo Canavessi, Esaú Prada y Jesús A. Colina; y Alféreces (T.E.) Andrés Campaña y Félix Sosa. Muchos de ellos vieron nacer la Aviación Militar, o por lo menos vivieron lo más importantes de su evolución, volando o reparando los aviones de los pioneros de la Aviación Militar, Naval, Civil y Comercial, pues en todas esas ramas de la Aviación Nacional, prestaron sus importantes servicios.

La Promoción "Joaquín Suárez" es destinada al "Centro de Entrenamiento de Vuelo"

Como en el año anterior, la promoción "Joaquín Suárez" en pleno, menos dos oficiales provenientes del Curso de Pasaje de Grado de Sgtos. 1ros., fue destinada a la Base Aeronáutica No. 2 de Durazno, donde

completarían en ese año en el llamado "Centro de Entrenamiento de Vuelo", su capacitación profesional y militar, para acceder más adelante a sus nuevos destinos en otras Unidades de la Fuerza Aérea.

La extraordinaria celebración del 17 de Marzo

Con el fin de dar a la celebración del 17 de marzo, el marco adecuado a tan importante solemnidad, sobre todo ese año, en que se conmemora por primera vez como "Día de la Fuerza Aérea", es que se nombra una Comisión el 11 de febrero que estuvo integrada por el Cnel. Ramón R. Irazábal; los Ttes. Cneles. Pedro O. Iglesias, Mariano Navajas y Alberto L. García; y los Caps. Raúl J. Bendahan y José Pérez Caldas. Esta Comisión tuvo como cometido proyectar y proponer la organización de los actos a realizarse para tales festejos, en aquel día 17 de marzo de 1954.

Entre esos hechos que se realizaron durante el mes de marzo, como forma de recordar el nacimiento de la Fuerza Aérea, es dable memorizar la primera publicación que tuvo la institución que se denominó "Fuerza Aérea", revista de 81 páginas en papel de primera calidad, que fue posible gracias al esfuerzo del Cap. (P.A.M.) Manuel Buadas y el Sgto. (T.E.) Carlos L. Bernasconi quienes estuvieron encargados de sacarla adelante. Esta revista, al igual que otras publicaciones que tuvieron su origen en nuestra Aeronáutica Militar, no gozaron de larga vida, dependiendo siempre de alguien con espíritu emprendedor que por suerte las hace renacer una y otra vez.

El día 5 de marzo se publica en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea el programa de actos a cumplirse el "Día de la Fuerza Aérea", luego de aprobado el tentativo presentado por la Comisión nombrada anteriormente.

El 17 de marzo, como estaba programado, comienzan las celebraciones de ese día con la colocación de una ofrenda floral al pie del monumento al Gral. José Artigas, en la Plaza Independencia de Monte-

video, haciéndose presente la mayoría de la oficialidad de la nueva Fuerza incluida la Base Aérea N° 2 de Durazno. Un poco más tarde en esa mañana, el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías, hace entrega en la sede de la Inspección General del Ejército, a su Inspector General, Gral. (P.A.M) Oscar Diego Gestido, de una placa recordatoria al Ejercito, de la Fuerza Aérea, estando presente delegaciones de todas las Unidades de la Fuerza Aérea. A las once de la mañana se inaugura un monolito al Cap. Boiso Lanza en el Aeródromo que lleva su nombre, en presencia de sus familiares y de delegaciones de todas las unidades de la Fuerza Aérea, colocándose una ofrenda floral en recordación de los mártires de la Aviación Militar. A las 13.00 horas se sirvió un almuerzo en el Parque Hotel de Montevideo, con la presencia del Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, altas autoridades nacionales, departamentales y militares; invitados especiales y la mayoría de los oficiales en actividad y en retiro de la Fuerza Aérea. Entre los invitados especiales se encontraban precursores y pioneros del Río de la Plata, como el Gral. Cesáreo L. Berisso, el Cnel. Esteban Cristi, el Gral. Tydeo Larre Borges, el C/A Atilio Frigerio, el Sr. Francisco Bonilla, el Brigadier General de la Fuerza Aérea Argentina Angel María Zuloaga, el Sr. Teodoro Fels y otros, a quienes se les hizo entrega de las alas de oro de piloto de la Fuerza Aérea Militar. Paralelamente en las Unidades de la Fuerza Aérea, se sirvió en cada una de ellas un almuerzo de camaradería para la tropa. De noche se realizó una fiesta social en la Base Aérea N° 1 para los oficiales y sus familiares, cerrándose de esta manera las festividades de este día de la Fuerza Aérea; aunque todavía quedó una ceremonia en suspenso, pues estaba previsto por el programa de actos, la inauguración de un monolito al Tte. 2do. Mario Walter Parallada en el aeródromo de su nombre en Durazno, el que no se llevó a cabo ese día a las 17.00 horas, como se había programado, pasándose este acto para el sábado 3 de abril, en que se cumplió, al igual que la colocación de una ofrenda floral en la ceremonia.

1954

Comienza el periodo de instrucción

1954

En el mes de marzo comenzó el período de instrucción en las Unidades que componían la Fuerza Aérea. En la Escuela Militar de Aeronáutica como en todos los años dio principio al año lectivo y con él la instrucción de vuelo de los cadetes de tercer y segundo año en PT-19, PT-26 y meses más tarde los integrantes del tercer año en AT-6.

A su vez la Escuela Técnica de Aeronáutica también empezó el año lectivo, como los anteriores, en su sede del Aeródromo "Cap. Boiso Lanza".

La Fuerza Aérea cumple trabajos de aerofotogrametría

En marzo se iniciaron, conjuntamente con el Instituto Geográfico Militar trabajos de aerofotogrametría, como se había planeado anteriormente, gracias al intenso y cuidadoso trabajo de adaptación del AT-11 N° 104 de la Base Aérea N° 1 el cual fue provisto de cámaras fotográficas de alta precisión, para lo que fue necesario realizar instalaciones especiales de visores, aparatos para proveer oxígeno a los tripulantes, y otros elementos técnicos necesarios para las misiones aerofotogramétricas.

Esto fue posible, además, por la llegada de una serie de técnicos franceses, de una misión contratada por el Ministerio de Defensa Nacional para efectuar trabajos de aerofotogrametría, que estuvo encabezada por el Ingeniero Geógrafo Roger Daniel y los Ingenieros Jean Mace y André Avril a los que se le sumó el cartógrafo François Carnec.

Todo el personal de la Aeronáutica Militar pasa a formar parte de la Fuerza Aérea Militar

Por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 23.375, de fecha 17 de marzo de 1954, publicado por la Orden de la I.G.F.A. N° 39, pasan a integrar la

Fuerza Aérea Militar los oficiales que componen los escalafones "A", "B" y "C": 169 para los primeros, 4 para los segundos y 34 para los terceros que ya habían sido integrados por el Decreto N° 23.316. Pilotos Aviadores Militares de tropa en un número de 21 entre Sgtos. 1ros., Sgtos. y Cbos. Personal Técnico Especialista Aeronáutico, de 210 entre Sgtos. 1ros., Cbos. y Sdos. Personal de Tropa 696 entre Sgtos. 1ros., Sgtos., Cbos., Sdos. Distinguidos, Cornetas, Tambores, Sdos. Aprendices, Soldados, Aspirantes y Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Personal Civil 5 entre cuatro Sub-Jefes y un Oficial 1ro. Personal Administrativo 6 entre cinco Auxiliares 3ros. y un traductor. Personal de Oficios uno, peluquero. Esta era la totalidad del personal Superior y Subalterno que formó la Fuerza Aérea Militar, asimismo pasó a integrarla como era lógico, toda la infraestructura, material y rubros que formaban la Aeronáutica Militar.

El renacimiento de los "Grupos Tácticos"

Con la invalorable ayuda del M.D.A.P. (Militar Defense Air Pact) los Grupos de Aviación poco a poco fueron poniendo su material de vuelo en actividad, permitiendo que nuevos pilotos accedieran a volar los aviones F-51 y B-25 de los Grupos No. 2 y No. 3. El Grupo de Aviación No. 2 (Caza), fue el primero que pudo solucionar sus problemas y en mayo comenzaron el entrenamiento en AT-6, dos jóvenes pilotos, el Tte. 2do. Gabriel Sigillito y el Sgto. 1ro. (P.A.M.) Elio Cufré, quienes quedaron prontos en ese mes, luego de un exhaustivo aprendizaje en cabina trasera del AT-6, cabina y teoría del F-51; haciendo el primer vuelo "solo" en ese aparato en el mes de mayo, ayudados por un control móvil instalado en la cabecera de la pista, desde el cual el Jefe de Operaciones del Grupo o el Instructor, daba las indicaciones al aterrizaje y en general durante todo el vuelo, pues no existía ningún F-51 doble comando. A fines de mayo comenzaron el entrenamiento dos nuevos oficiales, el Tte. 2do. Nery Egaña y el Alf. Juan Maruri, terminándolo y dando el examen correspondiente de ojos vendados en cabina de F-51 y teórico el 1ro. de julio, saliendo a volar ambos el

1954

día 2 de ese mes, sumando ahora cuatro nuevos pilotos en este tipo de avión, desde que habían llegado de los EE.UU. de América en 1950; a partir de aquí, su número fue acrecentándose y todos los aviadores que prestaban servicios en el Grupo y los asignados a volar en él, que pertenecían a la Base Aérea No. 1, fueron saliendo "solos" en dicho monoplano, realizando el entrenamiento total para un piloto de caza, a medida que pasaban los meses e iban recuperándose más aviones, llegando en determinado momento a quedar 16 en orden de vuelo; en esos días se hizo una formación con doce aparatos, comandada por el Jefe del Grupo, Mayor Dante Paladini, con todos los aviadores del plantel del Grupo, completándose esa cantidad con otros de diferentes unidades, que volaban el avión desde los Estados Unidos.

En cuanto al Grupo de Aviación No. 3 y sus B-25, recién en el mes de junio se comenzó el vuelo nuevamente con estos bimotores, recuperándose poco a poco los diez aviones que ahora tenía la Unidad, comenzando meses más tarde la instrucción a los nuevos pilotos que habían arribado en ese año, llegándose en octubre a hacerse algunos ejercicios combinados con el Grupo de Caza, de intercepción y bombardeo.

Se adapta a nuevos requerimientos el plan de estudios de la Escuela Técnica de Aeronáutica

Por medio del Decreto del Poder Ejecutivo No. 23.667 de fecha 30 de junio de 1954, se sustituyeron los artículos del 7 y el 12 del Reglamento General de Funcionamiento y Plan de Estudios de la Escuela Técnica de Aeronáutica, con el fin de adaptarlo a las nuevas necesidades que impone la orientación que debe dársele a este instituto de enseñanza. El artículo 7° dice que en la Escuela Técnica de Aeronáutica se desarrollarán cuatro categorías de Cursos, correspondientes a las necesidades de mantenimiento o de funciones especializadas de los distintos escalones del Servicio Técnico Aeronáutico: a) Básico, b) Avanzados, c) Especiales y d) Pasaje de Grado.

El General Medardo R. Farías es nombrado Presidente de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco

El 7 de julio fue nombrado el Gral. Medardo R. Farías, sin perjuicio del cargo de Inspector General de la Fuerza Aérea, Presidente de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco. En esos tiempos, esta Comisión, prácticamente había terminado sus funciones en el Aeropuerto de Carrasco, al quedar inaugurada en 1953 la aeroestación y casi todos los servicios anexos a su infraestructura; lo que ya se entreveía era su transformación en un organismo de mayor enjundia, que abarcaría todos los aeródromos y aeropuertos del país no solo el de Carrasco y el de Laguna del Sauce, como hasta ese momento, según se verá más adelante.

Redistribución de aviones PT-26 de la Escuela Militar de Aeronáutica

En el mes de julio se hizo una redistribución de seis aviones PT-26 de la Escuela Militar de Aeronáutica, asignándose a la Base Aérea No. 1 los Nros. 642, 643 y 645; a la Base Aérea No. 2 los Nros. 654 y 658 y a la D.G.T.A.G. y S. el No. 660. Hasta ese momento se habían puesto en orden de vuelo treinta y cinco aviones de este tipo de los cincuenta que se habían adquirido en 1947; a algunos de los restantes, se les transformó en PT-19, en los talleres de la D.G.T.A.G. y S. eliminándose la cabina cerrada y pintándolos de color aluminio.

Se crea el Museo Nacional de Aviación

Con la paternidad del Tte. Cnel. (P.A.M.) Jaime Meregalli, se crea el Museo Nacional de Aviación (lo que es hoy el Museo Aeronáutico, dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea) el 18 de agosto de 1954. El Cnel. Meregalli, pacientemente y luchando muchas veces

con la incomprensión y la falta de medios, fue guardando y atesorando, todo lo que importaba de la Aviación Nacional e Internacional, así como una muy bien dotada biblioteca aeronáutica, documentos, fotos, folletos, cuadros, dibujos, esculturas, etc.. Durante mas de dos décadas y media vivió para ésta, su obra, que es el legado para todas las generaciones presentes y futuras. Su primera sede transitoria fue el hall del edificio anexado de la Inspección General de la Fuerza Aérea, en las calles Uruguay y Yí. Y el 23 de octubre de 1956, ocupó el actual anfiteatro de la Base Aérea No. 1 donde fue inaugurado solemnemente. Luego pasó al predio de la Exposición Nacional de la Producción, y finalmente ocupó su lugar definitivo dentro de ese predio. Su Director o Asesor Técnico, siempre fue el Cnel. (PAM) don Jaime Meregalli, hasta el día de su fallecimiento.

Fue aprobado el nuevo reglamento de uniformes

El 13 de octubre fue aprobado el Reglamento de Uniformes para el personal superior de la Fuerza Aérea, aunque recién fuera publicado el 27 de noviembre en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea, con el fin de dilatar un poco más de tiempo su puesta en funcionamiento, para que todos se fueran haciendo el nuevo uniforme, color gris azulado pizarra, con tela americana.

Arriban por el M.D.A.P. diez aviones T-6D en tres C-124

No solo en los "Grupos Tácticos" se estaba viendo el importante impulso que el M.D.A.P. estaba dando al desenvolvimiento de la Fuerza Aérea Militar. En el mes de octubre arribaron al Aeropuerto Nacional de Carrasco tres aviones C-124 "Globemaster" de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, que traían en sus bodegas diez aviones North

American AT-6D, los que fueron desembarcados y armados en tiempo record en la planchada de la Base Aérea No. 1 por mecánicos americanos, que también habían venido en esos gigantescos aviones. El día 29 de octubre los diez aparatos, que a partir de ese día se les empezó a denominar T-6, fueron entregados a nuestra Fuerza Aérea en una sencilla ceremonia realizada en la planchada de la Base Aérea No. 1, con la presencia del Embajador de los Estados Unidos de América, Sr. Dempster Mc Intosh, quien hizo uso de la palabra, y del Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea, Gral. Medardo R. Farías, quien también dirigió unas palabras de agradecimiento. Estos aparatos tenían algunas características que los diferenciaban de los que estaban en servicio en la Fuerza Aérea, como el equipo de radio VHF, la cabina trasera no apta para ametralladora de torrecilla, la puesta en marcha del motor con procedimientos más sencillos y rápidos, etc. Sus números de serie, matrículas y distribución en la Fuerza Aérea fueron los siguientes:

Avión	No. de serie	Matrícula	Destino
AT-6D-1-NT	42-44507	359	Escuela Militar de Aeronáutica
AT-6D-NT	42-84408	360	Escuela Militar de Aeronáutica
AT-6D-NT	42-85568	361	Escuela Militar de Aeronáutica
AT-6D-NT	42-85611	362	Escuela Militar de Aeronáutica
AT-6D-NT	42-85612	363	Grupo de Aviación No. 2 (Caza)
AT-6D-NT	42-85701	364	Grupo de Aviación No. 2 (Caza)
AT-6D-NT	42-85141	365	Base Aérea No. 1
AT-6D-NT	42-86447	366	Base Aérea No. 2
AT-6D-NT	44-81136	367	Base Aérea No. 2
AT-6D-NT	44-81408	368	D.G.T.A.G. y S.

BUEN ENTRENAMIENTO EN LOS GRUPOS TÁCTICOS, INCLUIDO ACROBACIA EN FORMACIÓN; VUELO NOCTURNO EN TODAS LAS UNIDADES EN LA FUERZA AÉREA

En entrenamiento de los Grupos de Aviación Nos. 2 y 3 estaban llegando a un excelente rendimiento, incluyendo ejercicios de tiro real contra objetivos terrestres, bombardeo y lanzamiento de cohetes de ejer-

1954

cicio aire-tierra, en la isla No. 7 del Rincón del Bonete. En el Grupo No. 2 (Caza) se comenzó a experimentar, por primera vez en el país, la acrobacia en formación a partir del día 25 de octubre con tres aviones F-51, piloteados por el Tte. 1ro. Walter Samarello, el Tte. 2do. Gabriel Sigillito y el Alf. Juan Maruri; pasando a ser cuatro, en rombo, desde el día 3 de noviembre en que se sumó el Sgto. 1ro. (PAM) Elio Cufré, alternando con el Tte. 2do. Nery Egaña el No.4.

Con los B-25 del Grupo de Aviación No. 3, se cumplían todo tipo de misiones de entrenamiento de bombardeo en formación por todo el territorio de la República, normalmente con toda la dotación de pilotos que se disponía, a veces esta se completaba con oficiales de otras unidades. Estas misiones podían durar varias horas, hasta cinco o seis sin aterrizar; en general el navegador o los pilotos extras de la dotación normal iban sentados en "la tablita" entre los dos pilotos (esta "tablita" no era tal, sino un grueso madero colocado en el óvalo de entrada al "cockpit" o carlinga, el cual al cabo de las horas se transformaba en algo bastante incómodo, aunque soportable, por el hecho de volar este poderoso y satisfactorio avión), también los mecánicos cuando así lo determinaban las circunstancias. En los ataques a objetivos terrestres, el piloto comandaba todas las ametralladoras que tiraban hacia delante, desde los comandos como un piloto de caza.

En el mes de noviembre comenzó un período de entrenamiento de vuelo nocturno, en todas las unidades de la Fuerza Aérea, en las Bases Aéreas No. 1 y No. 2, y el Aeródromo de Treinta y Tres, en el cual se usaba el balizaje la compañía P.L.U.N.A. y sus facilidades de radio. Este período finalizó el 10 de diciembre.

Se recibe el primer avión DH C.1 "Chipmunk"

El 9 de noviembre se da de alta el primer avión de entrenamiento primario De Havilland "Chipmunk", que se había adquirido a fines del año pasado, número de constructor CI/0969, matriculándose con el No.

600, siendo adjudicado a la Escuela Militar de Aeronáutica. Se le había realizado, las primeras pruebas en vuelo en setiembre, por parte del Tte. Cnel. Ing. Aeronáutico Alfredo Lamela.

Se crea la "Comisión Nacional de Aeropuertos"

Luego de inaugurada la aeroestación y otras obras y facilidades en el Aeropuerto Nacional de Carrasco durante el año 1953, la Comisión creada el 26 de diciembre de 1940, para proyectar y dirigir dicha realización tan importante para el desarrollo del país que se llamó "Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco" (que además tenía la misión de determinar los campos útiles para el ascenso y descenso de aeronaves en todo el país), según el artículo 7 de la Ley No. 9.977 del 5 de diciembre de 1940, y a la cual también se le encomendó la misión de efectuar los estudios necesarios y confeccionar los proyectos conducentes a la construcción de una Base Aeronaval, (decreto del 30 de octubre de 1941), se transforma según el decreto No. 23.791, del 18 de noviembre de 1954, en la "Comisión Nacional de Aeropuertos", que tendrá además de los cometidos antedichos, el de estudiar proyectos y la dirección de las obras de mejoramiento y conservación de todos los aeródromos y aeropuertos de la República. Esta nueva dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, tendrá como se desprende de lo escrito, una íntima relación con la Fuerza Aérea, y ésta por la orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea No. 155, ordena a todas sus unidades y reparticiones que le presten a dicha Comisión la más amplia colaboración para el mejor desempeño de su cometido. Esta Comisión en 1973 se transformaría en el D.I.G.A.N. (Dirección General de Aeropuertos Nacionales) y más tarde por la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea en la D.G.I.A. (Dirección General de Infraestructura Aeronáutica) dependiente directamente de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

1954

Período de maniobras del tercer año de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica

1954

Como en el año anterior, el tercer año de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, efectuó un período de maniobras del 1 al 11 de diciembre, en el Campo Militar de Arapey, con aviones PT-19 y T-6 en el cual se voló un promedio de 5 horas diarias por alumno, realizando además, tiro, marchas, entrenamiento gimnástico, etc. Se usaron cuatro PT-19 y siete T-6, además un Navion y un AT-11.

Fin de Cursos y Colación de grados en la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre de 1954, se gradúa la Promoción "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza", con los nuevos uniformes de la Fuerza Aérea, según el Reglamento de Uniformes aprobado el 13 de octubre de 1954 por el Decreto del Poder Ejecutivo No. 23.776, de acuerdo al siguiente orden y escalafón.

Como Pilotos Aviadores Militares:

Alf. (P.A.M.) Jorge Martínez
Alf. (P.A.M.) Rafael Orique
Alf. (P.A.M.) Julio Larrosa
Alf. (P.A.M.) Oscar Etchevers
Alf. (P.A.M.) Clever Cabrera
Alf. (P.A.M.) Miguel Galán
Alf. (P.A.M.) Alain Alonso
Alf. (P.A.M.) Dante Lagurara
Alf. (P.A.M.) Ramón Sánchez
Alf. (P.A.M.) Luis Riverós
Alf. (P.A.M.) Goy Ortiz
Alf. (P.A.M.) Julio Deus
Alf. (P.A.M.) Juan C. Franchini
Alf. (P.A.M.) Rivera Ribas
Alf. (P.A.M.) José Baratta

El Alf. Julio Larrosa, recibe su despacho de Oficial, luego de la finalización del curso de pasaje de grado para Sgto. 1ro. (P.A.M.)

Como Navegante Diversos Roles:
Alf. (N.D.R.) Angel Dobrich

El ascenso de dos Coroneles al Grado de Brigadier

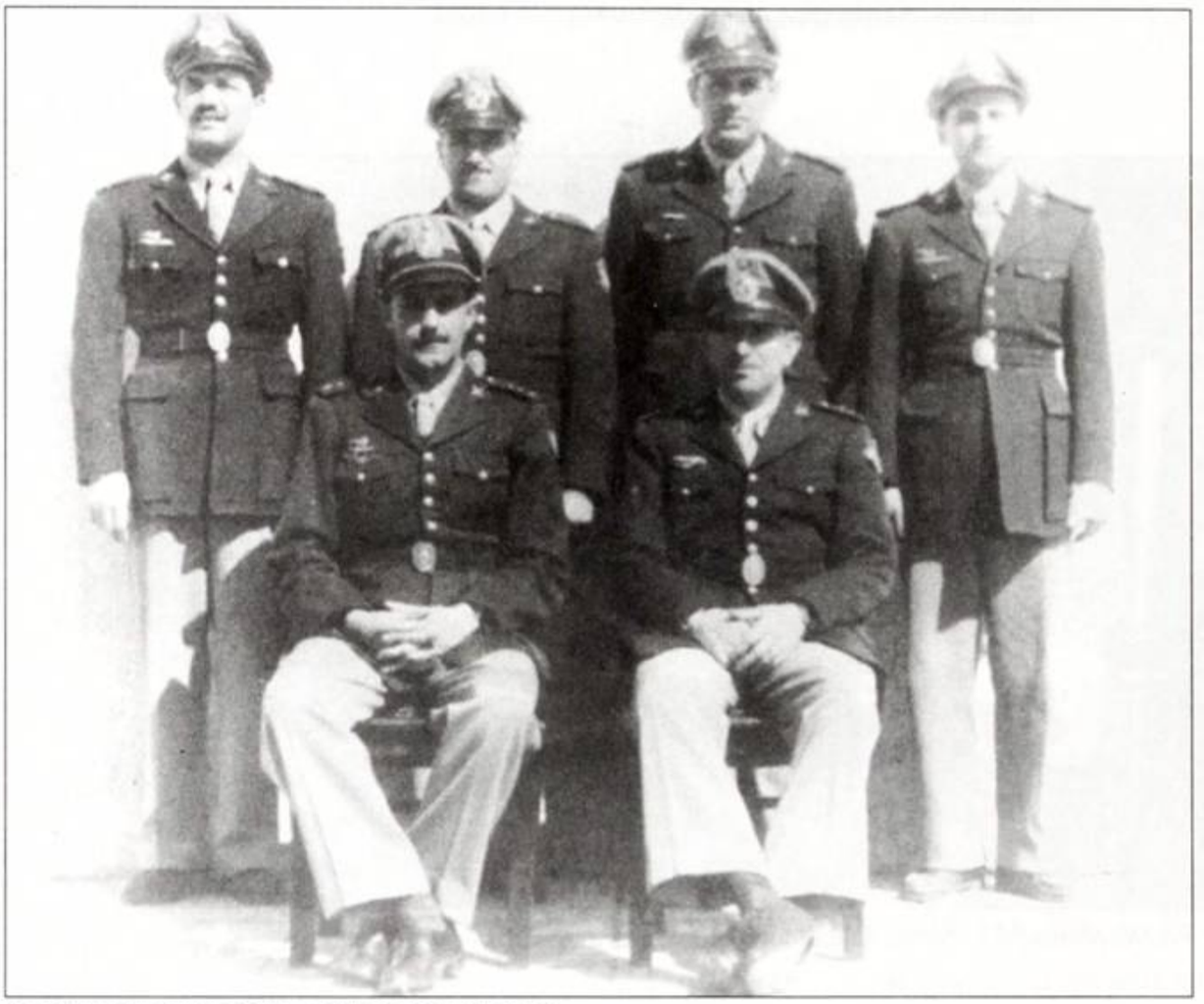
El 22 de diciembre, se concedió la venia para el ascenso al grado de Brigadier de la Fuerza Aérea Militar, con fecha 1ro. de febrero de 1954, por el sistema de "Antigüedad", a los Coroneles (P.A.M.) Mariano Ríos Gianola y Oscar M. Sánchez. Ese mismo día el Consejo Nacional de Gobierno por la Resolución No. 15.069, confiere el grado de Brigadier a estos dos oficiales superiores que se hallaban unidos a la Aviación Militar desde los años veinte. Son los primeros oficiales generales que contará la Fuerza Aérea Militar, de acuerdo a la Ley No. 12.070 de creación de la Fuerza Aérea Militar, por la cual se instituían dos cargos de Brigadier en la Organización.

Se adquieren dos helicópteros Bell H-13G

Dada la urgente necesidad de que la Fuerza Aérea contara con helicópteros a los fines de instrucción primero y para los diversos y útiles usos de empleo eventual que permite este moderno método de rescate aéreo, el Poder Ejecutivo por el Decreto No. 23.801 del mes de diciembre, autorizó la adquisición de dos aparatos Bell H-13G nuevos, con motor Franklin CV-4-200 C-32 de 200 HP y repuestos por la suma total de U$S 98.800. Se gestionó con la Misión Aérea de los Estados Unidos, la venida de un instructor y un mecánico, para instruir las tripulaciones aéreas y terrestres de la Fuerza Aérea Militar.

Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías. Primer Inspector General de la Fuerza Aérea

B-25 Nro. 157



JEFES Y OFICIALESDEL GRUPO DE AV. N° 2
(CAZA) EN 1953 MES DE SETIEMBRE.
Sentados: May. Fernando R. Blanco.
y Cap. Humberto Bía. Parados: Alf. Elbio Accinelli,
Tte. 2° Walter Samarello, Tte. 2° Servando Culshaw
y Alf. Alfredo Arbe

Alf. José Sasiain, Sr. Gustavo Argón,
Cnel. Conrado A. Sáez,
Gral. Medardo R. Farías, Sr. Víctor Lyford-Pike,
Sr. XX D.G.T.A.G. y S. 1954

17 DE MARZO DE 1954, SEDE DE LA INSPECCIÓN GRAL. DEL EJÉRCITO.
Entrega de una placa recordatoria al
Ejército de parte del Inspector Gral. de la F.A.
Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías,
Inspector Gral. del Ejército
Gral. (P.A.M.) Oscar D. Gestido

Fairchild PT-19 N° 634

Capítulo Segundo

El Gral. Hernán S. Barú Inspector Gral. de la Fuerza Aérea

1955

Se reciben los D.H.C1 "Chipmunk"

1955

Destino de los nuevos Alféreces

El 13 de enero de 1955, se dieron de alta en la Fuerza Aérea, nueve aviones "De Havilland "Chipmunk", monoplanos metálicos de ala baja, biplazas en tándem, con motor Gipsy Major de 145 HP de potencia. Con estos aviones de origen canadiense de construcción inglesa, se completaba la cantidad de diez unidades adquiridas en la De Havilland Aircraft Company Limited de Hatfield, Hertfordshire, Inglaterra; ya se había dado de alta otro de estos aviones de instrucción primaria en noviembre de 1954 el que se había matriculado E-600 el cual fue adjudicado en la Escuela Militar de Aeronáutica, al igual que estos otros nueve, de acuerdo al siguiente orden teniendo en cuenta sus números de fabricante o constructor.

Avión	N° de Constructor	Matrícula
D.H.C1 MK21	CI/0951	E 601
D.H.C1 MK21	CI/0952	E 602
D.H.C1 MK21	CI/0953	E 603
D.H.C1 MK21	CI/0954	E 604
D.H.C1 MK21	CI/0970	E 605
D.H.C1 MK21	CI/0977	E 606
D.H.C1 MK21	CI/0978	E 607
D.H.C1 MK21	CI/0979	E 608
D.H.C1 MK21	CI/0980	E 609

Como en años anteriores, nuevamente son destinados la totalidad de los Oficiales que se recibieron en diciembre último, a la Base

Aérea N° 2 incluido el único Alférez N.D.R.; con la sola excepción del Alf. Julio Larrosa, quien dada su experiencia, no era necesario su destino en esa Base.

Comisión para estudiar la formación de un Club de la Fuerza Aérea

Por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 13, de fecha 5 de febrero de 1955 se designó una Comisión en el cometido de estudiar la posibilidad de fundar un Club Social, para los integrantes del cuerpo de oficiales de la Fuerza Aérea. Esta comisión estuvo integrada por el Cnel. Pedro O. Iglesias, quien la presidió, los Tenientes Coroneles Jaime Meregalli y Juan A. P. Villanueva, los Mayores Danilo E. Sena y Julio C. Urbín, Capitanes Beethoven P. Montagne, Atilio Bonelli y Luis Baró. Este fue el origen del actual Club de la Fuerza Aérea.

Cursos de pasaje de grado

Por el Decreto N° 23840 de fecha 28 de febrero, se reglamentó el funcionamiento de los Cursos de Pasaje de Grado de Capitán a Mayor y de Tte.1ro. a Capitán, que como hasta ahora, se llevaban a cabo en la Escuela Militar de Aeronáutica variando su duración, los que serán de cuatro meses, haciéndose en dos turnos, el primero comenzando el 1ro. de marzo y el 2do. el 1ro. de julio.

El Gral. Hernán S. Barú es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea

Con el advenimiento del nuevo gobierno constitucional que se hizo cargo el 1ro. de marzo, fue nombrado ese día, Inspector General de la Fuerza Aérea Militar el Gral. (PAM.) Hernán s. Barú. El Gral.

Barú al igual que su par, el Gral. Farías, pertenecían a la Aviación Militar desde los primeros cursos de pilotaje de la Escuela Militar de Aviación en la primera parte de década de los años veinte es decir era un verdadero hombre del aire, de la época heroica de los aviones de motores rotativos. Se hizo cargo de ese alto cargo el día 3 de marzo, pasando el Gral. Farías a prestar servicios al Ministerio de Defensa Nacional.

El retiro del Cnel. Conrado A. Sáez

El 7 de marzo se publica en la orden de la Inspección General. de la Fuerza Aérea el pase a retiro del Cnel. Conrado A. Sáez, Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, con fecha 28 de febrero de 1955, por comprenderle los artículos: 11 de la Ley N° 12.070 de 4 de diciembre de 1953 (Ley de creación de la Fuerza Aérea Militar) y 333 de la Ley Orgánica Militar N° 10.757 de 27 de julio de 1946. El retiro del Cnel. Sáez había sido previsto el año anterior, ante lo que se creyó una situación injusta para este distinguido oficial superior, al aplicarse la ley en forma indiscriminada (aunque así debe de ser) y por primera vez, en momentos en que el Ministerio de Defensa Nacional estudiaba una Ley Orgánica que armonizaba las Fuerzas Armadas de la Nación en el de transición en el cual estaba viviendo la Fuerza Aérea Militar, novel rama de las Fuerzas Armadas, es que el 22 de diciembre de 1954 se envió un mensaje y proyecto de Ley donde se reincorporaba a los cuadros activos al Cnel. Sáez, sin haber sido tratada en esa legislatura que terminó el 28 de febrero de 1955, por lo que más adelante el 15 de abril de 1955, el Poder Ejecutivo remite otro proyecto de Ley a la Asamblea General Legislativa, reincorporando al Cnel. (R) Sáez, quien permanecerá fuera de cuadros. Este último proyecto de ley tendrá andamiento, durante el año 1956 como se verá más adelante.

El Cnel. Gualberto F. Trelles, Jefe del Estado Mayor General

Con fecha 18 de marzo, el Cnel. Gualberto F. Trelles fue nombrado Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, haciéndose cargo de este puesto, el segundo en jerarquía dentro de la Institución, el día 25 de marzo, en que se publicó en la Orden de la Inspección. En esos momentos los dos oficiales generales que contaba la Fuerza aérea, el Brigadier Ríos Gianola y el Brigadier Sánchez, estaban asignados al Ministerio de Defensa Nacional.

El adiestramiento y el entrenamiento en 1955

En el mes de marzo comienzan en la Escuela Militar de Aeronáutica y en la Escuela Técnica de Aeronáutica los corrientes años lectivos. En la Primera, los cadetes de tercer y segundo año empiezan el curso de vuelo en aviones PT-19, D.H. "Chimpmunk", T-6 y, en PT-26 el tercer año en abril; a partir de ese año por cambio de los programas de estudios los alumnos de primero no realizarán aprendizaje de vuelo.

También en las Unidades de la Fuerza Aérea, se comienza con el entrenamiento anual. En ese mes tienen lugar nuevamente los vuelos de represión de contrabando, servicio que dependerá de la Base Aérea N° 2 y que será efectuado por aviadores militares; se ejercerán en la zona de fronteras, teniendo como bases a los aeródromos de las ciudades de Artigas y Rivera, cumpliendo estos vuelos con material T-6 y PT-26 (entre los cuales había tres de la E.M.A., afectados para este servicio).

El Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) como lo ha hecho hasta ahora, efectúa casi todos los vuelos de traslado de personas o carga así sean dentro del territorio nacional, como al extranjero, siempre contado con los aviones C-47 y el UC-45. La mayoría de sus misiones se extienden por el "Cono Sur", con algunos vuelos de mayor aliento hasta Perú, Bolivia o la costa central de Brasil.

La pista del Aeródromo Militar "Gral. Artigas" 1955

Una de las transformaciones más importantes que sufre la infraestructura de las unidades de la Fuerza Aérea en ese año, es constituida por la pista de aterrizaje que se comienza a constituir a principios de 1955 en la Escuela Militar de Aeronáutica, de 800 metros de longitud en el rumbo N-S y que hoy alargada es de unos 1100 metros de vituminoso; fue inaugurada con la presencia del Gral. (P.A.M.) Oscar D. Gestido. El 27 de febrero de 1959.

El personal subalterno de la Fuerza Aérea

En el anexo a la Orden de la I.G.F.A. N° 159, del 1° de junio, se distribuye el personal de tropa de la Fuerza Aérea entre todas las Unidades, discriminando de ellos los pilotos de tropa que suman 20, y el personal especialista, que suma 238, por lo que quedan de personal subalterno 626; también forman parte de la Fuerza Aérea 105 cadetes de la E.M.A. y 80 aprendices de la E.T.A., que no están sumadas a las cantidades anteriores.

Estación de Radio en Rivera

En el aeródromo de la ciudad de Rivera "Cerro Chapeu", perteneciente al Ministerio de Defensa Nacional, se instaló en el mes de junio una estación radio - eléctrica con la característica CXC-7, en las instalaciones utilizadas con anterioridad por la Compañía P.L.U.N.A, con la finalidad de asegurar las comunicaciones de punto a punto y tierra avión. La provisión e instalación de los equipos necesarios estuvo a cargo de la D.G.T.A.G. y S. , así como destacar en esa nueva dependencia de la Fuerza Aérea un radio operador, el que se turnaba con otro de la Base Aérea N° 2, de la cual esta estación fue subordinada a partir de su nacimiento desde el punto de vista de empleo y administración, dependiendo desde el punto de vista técnico de la Inspección General de la Fuerza Aérea.

La revolución en la Rep. Argentina de junio

El día 16 de junio de 1955, de mañana, amplios sectores de la Armada Argentina apoyados por efectivos del Ejército y la Fuerza Aérea Argentina, se rebelaron contra el gobierno del Gral. Juan D. Perón, que en esos años presidía la República Argentina. A raíz de estos acontecimientos, la Fuerza Aérea Militar se vio obligada a partir de ese día y por mas de una semana, a cambiar la rutina operacional de sus unidades de acuerdo a órdenes emanadas del Poder Ejecutivo, con el fin de mantener vigilancia sobre nuestras aguas y territorios, ante la eventualidad de que sobre, o en ellos, se produjera cualquier violación de nuestra soberanía, lo que implicaría la actuación de nuestra Fuerza, de acuerdo a la reglamentación del Artículo 12 del Código de Legislación Aeronáutica.

La primer medida que se tomó, a primera hora de la tarde de aquel lluvioso día del mes de junio, fue armar y armonizar los aviones F-51 y B-25 , los que al cabo de unas horas fueron quedando prontos, estando a las 15 y 30 horas, por lo menos dos F-51 con todo su armamento y dotación de municiones en cada aparato. Alrededor de las 16 horas se dio la orden que partieran hacia el litoral del Departamento de Colonia los dos F–51 que habían quedado prontos y el B-25 a su vez, hacia el litoral norte, este último cuya tripulación estaba formada por el Cap. Mariano Rodrigo, el Alf. Oscar Y. Miguez y el Sdo. Modernell, tuvo que aterrizar y pernoctar en Salto por mal tiempo; los F-51 que eran tripulados por el Tte.1ro. Gabriel Sigillito y el Alf. Juan Maruri, al sobrepasar la ciudad de Colonia, interceptan un anfibio PBY-5 "Catalina" matrícula 2P4 de la Argentina, entrando en aguas territoriales uruguayas, al cual condujeron al Aeropuerto Nacional de Carrasco, donde aterrizó, constatándose que era portador de una bomba de demolición, no desprendida, de 100 libras en su ala y un gran boquete en el ala derecha de más de un metro de diámetro; en su tripulación venía un ametrallador herido en el muslo de una pierna, se trataba del Cabo 2°., radio operador Carlos Prudencio Sigot, el único herido de todo el perso-

nal que vino. Antes de aterrizar ambos F-51 hicieron de puente a un Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina, matrícula I-031, que se encontraba a 10.000 mts. de altura, sobre el "plafond", con 5 minutos de combustible en sus tanques, comunicándole la situación meteorológica de Carrasco y haciendo que aterrizara a salvo, aunque las turbinas de este aparato se detuvieron en la carrera del aterrizaje, teniendo que ser removido de la pista por medio de un vehículo; era tripulado por el Tte. Juan Raúl Boheler de la Fuerza Aérea Argentina.

En el atardecer y con el tiempo algo mejorado comenzaron a llegar a Carrasco una nutrida cantidad de aviones argentinos, algunos con un excesivo número de pasajeros, como un C-47 con más de cuarenta y otros con menos del mínimo; como un C-54, cuatrimotor con solamente un piloto como único ocupante del aparato. Al final de la jornada se contaron 25 aviones refugiados en ese aeropuerto: dos Gloster Meteor, dos C-54, cinco C-47, tres AT-11, once AT-6 y tres PBY-5 "Catalina"; a estos aparatos el día 17 se les sumo un Vickers Viking del mismo origen.

También a otros campos o aeródromos del país arribaron aviones argentinos: tres AT-6 y un Fiat G46 en el aeródromo "Boiso Lanza"; un Gloster Meteor próximo al Aeródromo Ángel S. Adami de Melilla, que efectúo un aterrizaje forzoso; y un Gloster Meteor, próximo a la ciudad de Carmelo, a 100 mts. de la costa, semi hundido, accidentado en un aterrizaje forzoso.

Todo el Uruguay se conmovió ante estos hechos, contribuyendo las radios y los diarios a aumentar el interés normal que siempre se tuvo y se tiene, de las noticias o novedades del hermano país. La Base Aérea de Carrasco, en horas de la noche estaba rebosante de oficiales y personal de tropa argentino, de los cuales todos, menos dos oficiales que llegaron piloteando sendos Gloster Meteor de la Fuerza Aérea Argentina, eran de la Armada y el 90% de la Aviación Naval. Fueron más de cien; la oficialidad en su totalidad pertenecía al grupo revolucionario, siendo el personal de tropa en su mayoría pro-gubernamen-

tal, por lo que estaban separados de motu propio del resto de sus connacionales, en los próximos días fueron evacuados hacia la Argentina en aviones de la Fuerza Aérea Argentina, que arribaron a Carrasco al efecto. El periodismo nacional e internacional rondaba las instalaciones de la Base, tratando, lógicamente, de ampliar las noticias, entrevistando a los oficiales argentinos, cosa que estuvo interdicto por la autoridad de la Base, de acuerdo órdenes superiores, aunque verdaderamente algunas entrevistas se lograron efectuar en el mismo casino de oficiales, donde los refugiados estaban agrupados hasta altas horas de la noche, en que fueron llevados a diferentes cuarteles del Ejército, quedándose en la Base una treintena de ellos, en los alojamientos de oficiales.

En vista de la crítica situación que estaba viviendo la República Argentina, lo que hacía presumir que ocurrieran acciones de entidad, por las cuales era posible que personal armado intentara alcanzar la costa uruguaya, se montó un dispositivo con misión de vigilancia en el Oeste del Río de la Plata y Río Uruguay, en el cual intervinieron unidades de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, correspondiéndole a la Fuerza Aérea la vigilancia diurna de la frontera SO y O del país, en la zona Puerto Arazatí - Desembocadura del Río Cuareim, haciéndose efectivo este operativo a partir del día 18 de junio.

Como se formó el Grupo de Aviación N° 1 Accidente de Aviación

Para realizar estas operaciones se afectaron a la misma el Grupo de Aviación N° 2 (Caza), el Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo) y se formó el día 17 de junio con asiento, en la Base Aérea N° 1 y sede en la Base Aérea N° 2, una nueva unidad a la que se denominó Grupo de Reconocimiento Táctico 1, con doce aviones T-6, de varias unidades, comenzando el día 18 de junio sus operaciones en la zona Puerto Arazatí- Fray Bentos, con una altura de vuelo, hasta 8.000 pies. En una misión de este nuevo Grupo, que

se realizaba en horas del medio día del 18 de junio, en la zona del litoral del departamento de Colonia, frente a Punta de Pereira, en un T-6 piloteado por el Alf. Mario Prefumo, quien llevaba como observador fotográfico, al Sgto. 1ro. (TE) Washington G. Larriera, se produjo un accidente por razones atribuibles probablemente a un descuido de este último, quien presumiblemente fue absorbido por el paracaídas, al abrírsele en forma inadvertida, cayendo al vacío, sin que se desplegara totalmente, precipitándose en las cercanías del buque de la Armada R.O.U. Salto, que operaba en ese lugar, perdiendo así la vida este técnico altamente experimentado, con gran sentimiento de toda la Fuerza Aérea.

El día 19 de junio el Grupo de Reconocimiento Táctico 1 fue trasladado orgánicamente, con sus escalones aéreos y terrestres, por vía aérea al Campo Avanzado del Aeródromo de Laguna de los Patos, en la ciudad de Colonia, donde operaba el Aero Club de esa localidad. El personal de este Grupo estaba formado de la siguiente manera:

a) Oficiales

Cap. (P.A.M.)	Beethoven P. Montagne – Jefe de Grupo
Cap. (P.A.M.)	Eduardo Allo – Cte. de Escuadrilla
Cap. (P.A.M.)	José D. Cardozo – Cte. de Escuadrilla
Cap. (P.A.M.)	José M. Fedrigotti – Cte. de Escuadrilla
Tte. 1° (P.A.M.)	Nelson Correa
Tte. 2° (P.A.M.)	Luis Medina
Tte. 2° (P.A.M.)	Ariel Fagúndez
Alf. (P.A.M.)	Leonel Ascone
Alf. (P.A.M.)	Carlos S. Escayola
Alf. (P.A.M.)	Carlos A. Berruti
Alf. (P.A.M.)	Mario N. Prefumo
Alf. (P.A.M.)	Carlos Píriz
Alf. (P.A.M.)	Arancibio Amado
Alf. (P.A.M.)	Ramón A. Sánchez
Alf. (P.A.M.)	Juan. C. Franchini

b) Tropa

Sgto.1ro.(TE)	Luis Marcos – Jefe Línea
Cabo (TE)	Cilio Rodríguez – Mecánico

Cabo (TE)	Casimiro Ramírez - Mecánico
Cabo (TE)	Paulino Ramírez - Mecánico
Cabo (TE)	Gloris Da Silva - Mecánico
Cabo	Luis A. Altez – Mecánico
Sdo. (TE)	José P. Rodríguez - Mecánico
Sdo. (TE)	Ernesto A. Arriola - Mecánico
Sdo. (TE)	Hipólito Rodríguez - Mecánico
Sdo.	Julio C. Royano - Mecánico
Apdz.	Leandro J. Otero - Mecánico
Apdz.	Esteban A. Tecitor – Armero
Cbo. (TE)	Sosa - Enfermero

Además se instaló un Puesto de Comando en la Ciudad de Colonia con una estación radioeléctrica característica CXC-3, al mando del Cap. (P.A.M.) Luis A. Baró, con el siguiente personal: Sgto. (TE) Juan C. Trías, operador de radio; Sgto. (TE) Juan R. Durañona, operador de radio; Sgto. (TE) Ariel S. Cardozo, radio técnico; y el Sdo. Virgilio V. Coronel, conductor.

Los aviones T-6 asignados a este grupo fueron los matriculados: 333, 334, 335, 336, 337, 352, 354, 356, 357, 358, 363 y 365.

El Grupo de Reconocimiento Táctico 1 se instaló en el aeródromo de Colonia, en carpas y con alojamientos provistos por el Batallón de Infantería N° 4 estacionado en esa localidad.

El día 18 de junio, al igual que el Grupo de Reconocimiento Táctico 1, el Grupo de Aviación N° 2 (Caza) y el Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo) comenzaron las operaciones de reconocimiento armado siguiendo el siguiente itinerario: Carrasco, punta sur del Banco Inglés (35°15' S – 55° 53' O) de allí una línea directa a Colonia, continuando luego hasta Bella Unión. El Grupo 2 con una sección de dos F-51 y el Grupo 3 con un B-25, ambos por encima de 8000 pies y las tripulaciones equipadas con "Mae West" y bote individual.

Los vuelos de estas tres unidades asignadas al operativo se cumplieron sin mayores novedades en los siguientes días. Se aumentó la dotación del Grupo N° 3 con nueve Tenientes 1ros. que actuaron de observadores y se destinó al AT- 11 N° 101 de la Base Aérea N° 2,

como avión fotográfico para operar a la orden del Comando de la Base Aérea N° 1.

Mientras tanto los vuelos de la aviación civil, no comercial, fueron restringidos en todo el territorio nacional disposición que recién fue levantada el día 25 de junio, al ir desapareciendo las causas que motivaron estas medidas; de la misma forma, ese día 25 de junio, el Grupo de Reconocimiento Táctico desplazó seis de sus aviones con tripulaciones completas, dos a Base Aérea N° 2, y cuatro a Base Aérea N° 1, quedando reducido su material a 50% y sus tripulaciones de combate a 30%, manteniéndose las demás unidades sin variantes.

El día 27 de junio el Grupo de Reconocimiento Táctico fue trasladado a la Base Aérea N° 1 en Carrasco desde Colonia, con sus 6 aviones y tripulaciones completas, reintegrándose completamente a la Base Aérea N° 2 el día 29 de junio, donde fue desmovilizado su material y personal, volviendo a sus unidades de origen. De la misma forma se reintegraron los nueve Tenientes 1ros. asignados al Grupo N° 3 a su unidad, la E.M.A.; así también como el AT - 11 N° 101, a la Base Aérea N° 2, de donde provenía.

De esta manera cesaron las operaciones de vigilancia que se habían montado a partir del día 16 de junio, volviendo todas las unidades de la Fuerza Aérea a la normalidad, habiendo llenado la finalidad prevista, en el sentido de mantener una información continua sobre el movimiento marítimo en los ríos Uruguay y Río de la Plata, así como la vigilancia de sus costas.

El personal superior y tropa de nacionalidad argentina internado en las unidades de la Fuerza Aérea, quedó a partir del día 27 de junio en total libertad de acción. Algunos se fueron a Montevideo, otros permanecieron en las unidades muchos días, conviviendo con oficiales y tropa de la Fuerza Aérea compartiendo con ellos alojamientos, comida, ropa, etc. En una comunión total de amistad y hermandad. Muchas amistades para toda la vida, se forjaron en ese corto período de tiempo, entre oficiales aviadores de ambos países.

A partir del día 29 de junio, se retomaron los cauces normales en el funcionamiento de las Fuerzas Armadas, volviendo la Fuerza Aérea a su rutina y continuando en todas las unidades el entrenamiento anual correspondiente.

El Brig. Mariano Rios Gianola es nombrado Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos

Durante el período en que se comenzaron las operaciones por los sucesos argentinos hubo un importante nombramiento de un oficial general de la Fuerza.

El día 17 de junio por la Resolución N° 16.036 del poder Ejecutivo, fue nombrado Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos, el Brigadier Mariano Ríos Gianola. Esta comisión, días más tarde, fue integrada de la siguiente manera por los delegados que la conformaban: por la inspección Gral. de Marina, el Capitán de Navío Ingeniero Mayor y Av, Julio C. Poussin; por la Dirección Gral. de la Aeronáutica Civil, a su Director, Ing. Agr. César A. Piacenza; y por el Ente Autónomo P.L.U.N.A.; al Sr. Director José Luis Rossi Laures.

Se reciben los primeros Helicópteros y se crea el "Agrupamiento provisorio de Búsqueda y Rescate"

Habiéndose recibido a fines de junio los dos helicópteros Bell H-13 G motor Franklin de 200 HP en el Aeródromo "Boiso Lanza", adquiridos por la Fuerza aérea a fines del año anterior en los EE.UU de América, fueron armados y puestos a punto por el personal de talleres, bajo la supervisión del T/S USAF Norman S. Ray, quien al igual que el Cap. USAF Robert C. Christie fueron contratados para que impartieran instrucción a pilotos y técnicos, tanto de vuelo como de mantenimiento al

personal de la Fuerza Aérea. Por telegrama, de fecha 12 de julio, fueron citados al Aeródromo "Boiso lanza", para comenzar a recibir instrucción de vuelo los Capitanes José D. Cardozo y Walther Machado; los Ttes. 2° Alfredo Sosa, César Viera y Roberto Meyer; y el Alf. Júpiter Pérez. Al día siguiente 13 de julio se comenzó el adiestramiento al igual que el curso de mantenimiento.

La primera misión que se cumplió con un helicóptero tuvo lugar entre los días 19 y 20 de julio en la localidad de San Ramón, Canelones, en que se rescatan de las aguas del Río Santa Lucía a un Tte. 1° del Cuerpo de Bomberos de Montevideo llamado Juan López Blanquet y al Sr. Domingo Marcenaro, pasajero de un ómnibus de la Compañía ONDA que se había accidentado en la creciente de ese río. La tripulación que intervino estaba formada por el Cap. Robert C. Christie y el Tte.Cnel. (P.A.M.) Alfredo Lamela que lo acompañaba.

Los vuelos de instrucción en los helicópteros, que fueron matriculados BR - 001 y BR - 002, comenzaron el día 21 de julio a los alumnos citados por telegrama, en el Aeródromo "Boiso Lanza".

Finalmente el día 25 de julio de 1955, por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 172, se constituye el "Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate" con los Pilotos Aviadores Militares citados en el referido telegrama y el siguiente personal técnico; Cabos (TE) Benito Sánchez, Aníbal W. López, Ruben D. Da Silva y Gloris Da Silva; y el Sdo. (TE) Esteban H. Silveira. Este agrupamiento tuvo como sede provisoria el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", con dependencia administrativa, disciplinaria y técnica del Director General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios. Fue designado Jefe del Agrupamiento el Cap. José D. Cardozo. Este Agrupamiento se transformó con el tiempo en el Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate). El Sargento Norman Ray, luego de la finalización de los cursos que impartió, regresó a su patria el 4 de octubre de 1955, haciendo lo propio el Cap. Robert Christie el día 22 de diciembre de 1955, después de su larga actuación en nuestro medio, donde hizo seis pilotos de helicópte-

ros y cumplió varias misiones de rescate y demostración, granjeándose la simpatía y amistad de los que lo conocieron.

Se crea el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico)

El 5 de agosto de 1955, por el Decreto N° 23.867 del Poder Ejecutivo, se creó el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico), integrado con los efectivos en personal y material que figuran en la tabla de organización de la Fuerza Aérea N° 1- 1413 (adjunta al oficio N° 1460/ 955 de la I.G.FA.) y con asiento provisorio en el Aeródromo Militar "Tte. 2° Mario W. Parallada" de Durazno. Este Grupo de Aviación en el Decreto respectivo solo dice Grupo N° 1 (Rec. Táct), fue creado como consecuencia de la necesidad de una organización semejante, ante una emergencia como la que se vio enfrentado el país en el mes de junio de 1955 y es la continuidad del Grupo de Reconocimiento Táctico 1 que tuvo por unos días como Campo Avanzado el Aeródromo "Laguna de los Patos" de la ciudad de Colonia. Como Jefe de este nuevo Grupo fue nombrado el Cap. Beethoven P. Montagne, quien estaba por ascender a Mayor, con fecha 1ro de febrero de 1955, lo cual se efectivizó el 12 de setiembre de 1955. Este Grupo de Aviación N° 1 fue el origen del Escuadrón Aéreo N° 1 (Ataque) y por unos cuantos años se denominó (Instrucción y Entrenamiento). En estas sus primeras épocas, el Grupo de Aviación N° 1, en realidad, existió solamente en el papel, sin que se materializara su vida, hasta tiempo después, en 1958.

El entrenamiento de los Grupos; primer accidente mortal con un F-51

El entrenamiento en los Grupos de Aviación Tácticos como se les denominaba al N° 2 y N° 3, pasaba en ese año por un extraordinario momento. Las Tripulaciones podía asegurarse, mantenían un alto índice

en su adiestramiento. En el Grupo de Aviación N° 2 (Caza) se realizaban ejercicios de combate aéreo y ataque a objetivos terrestres, con toda la capacidad que disponía el F-51. De la misma manera ocurría con el Grupo N° 3, en cuanto a ejercicios de bombardeo y de ataque a objetivos terrestres con toda la potencia de fuego que disponían los B-25 y que comandaba el piloto. En el Grupo de Caza se contaba en ese año con la experiencia del May. de la USAF Frank L. Gailer quien formaba parte de la misión de los EE.UU. de América y asesoraba a esta Unidad, había sido piloto de F-51 en Europa, durante la segunda Guerra Mundial y por supuesto conocía el uso que a este aparato se le había dado en la recientemente terminada Guerra de Corea, sobre todo en el ataque a objetivos terrestres en vuelo bajo con bombas de espoleta retardada, en contraposición del bombardeo en picada, de acuerdo a las tres marcas que se hacían en las alas de estos aviones y con las cuales hasta su llegada se entrenaban los pilotos en el Grupo.

El día 8 de agosto, lluvioso y gris, sin mucho viento, se planificó una formación de cuatro F-51, que bombardearían individualmente con bombas de 100 libras de ejercicio, la isla N° 7 del Lago del Rincón del Bonete en el Río Negro, en pasajes bajos. El guía de la formación o N° 1 era el Cap. Jorge Borad, en el F-51 N° 250, el N° 2 el Tte. 2° Jorge Thomasset, en el F-51 N° 252, el N° 3 y guía de la 2ª Sección, el Tte. 2do. Juan Maruri, en el F-51 N° 266 y el N° 4 el Tte. 2° Juan Dobrich en el F-51 N° 265; luego de arribar al lugar aproximadamente a la hora 14:00 en el Río Negro, el N° 1 descendió en forma individual para realizar su ejercicio, mientras la formación, ahora guiada por el Tte. Maruri, se mantenía arriba a unos 2000 pies; cuando el Cap. Borad finalizó su lanzamiento fue ascendiendo hacia la formación, mientras descendía el Tte. Thomasset para realizar el suyo, era controlado por el Tte. Maruri. El aparato del Tte. Thomasset, F- 51 N° 252, colocado en la trayectoria hacia la isla N° 7 en una picada suave, quizá a unos 280 millas indicadas, chocó contra la superficie del lago desapareciendo en segundos, no sin antes saltar sus pedazos, quedando el lugar

donde se hundió en círculos concéntricos, que marcaban el sitio del accidente. Enterado de la tragedia el Cap. Borad que no la pudo ver por estar trepando hacia la formación, ordenó a la segunda sección que se desprendiera de las bombas en el lago y se dirigiera a Carrasco, aterrizando él en la Base Aérea N° 2, para que allí se tomaran las urgentes providencias del caso. El cuerpo del infortunado Tte. Thomasset no pudo ser localizado, aunque intervino en su búsqueda el helicóptero BR –001, tripulado por el Cap. USAF Roberto C. Christie y el Tte. 2° Alfredo Sosa; recién después de mas de un mes, a los 38 días del accidente, aparecieron su restos en la represa del Rincón del Bonete.

Revolución y Guerra Civil en República Argentina

La situación política en la República Argentina, fue empeorando en los tres meses luego del estallido revolucionario del 16 de junio. Vinculado a esta situación un DC-2 de la Aviación Naval, el día 3 de agosto, se refugió en Carrasco, ocupado por dos Tenientes de Navío y sus respectivas familias, quienes prestaban servicio en la Base Comandante Espora, de donde habían huído.

Finalmente el día 16 de setiembre comenzó una nueva revolución que se transformó en una Guerra civil, en la cual jugó importantísimo papel las flotas de mar y de ríos de la Armada Argentina, temiéndose por ello, que nuevamente Uruguay se viera involucrado en ella, aunque esta vez no hubo desplazamiento hacia Colonia del Grupo 1. No obstante, el Grupo de Aviación N° 2 (Caza) comenzó sus patrullajes a partir del día 17 de setiembre. Justamente ese día una sección de dos F-51 tripulados por e Tte. 1° Walter Samarello y el Tte. 2° Miguel Lagrotta, que cumplían una misión de reconocimiento en nuestro mar territorial, avistaron dos barcos de guerra argentinos que figuraban en la muestra de perfiles de su flota de mar, que se había entregado a cada piloto del Grupo desde la anterior revolución; al ser

avistados a su vez por los buques, estos dispararon varias ráfagas de fuego antiaéreo, por lo cual tuvieron que refugiarse en las nubes que no eran muy altas. Al darse cuenta que los aviones eran uruguayos, comunicaron desde los barcos por radio a nuestra estación en el Cerrito de la Victoria, la solicitud de que no fueran sobrevolados por aviones, para que no hubiera confusión, pues ya anteriormente habían sido atacados por aviones argentinos leales, lo que les produjo bajas en su marinería. En esos días atraca al Puerto de Montevideo el destructor A.R.A. "Cervantes", trayendo a su bordo muertos y heridos, los que fueron desembarcados en nuestra ciudad, donde se efectuó el sepelio de los caídos, produciéndose un gran movimiento de solidaridad entre la ciudadanía, que acompaña al Cortejo fúnebre con más de 1500 automóviles.

Las operaciones militares en la República Argentina finalizaren el día 28 de setiembre de 1955, con el triunfo de la llamada Revolución Libertadora. El Grupo de Aviación N° 2 (Caza) cumplió misiones de reconocimiento hasta el día 23 de setiembre según las órdenes del Poder Ejecutivo, continuando con su entrenamiento normal a partir de ese mismo día, al igual que los aviones T-6 de la Base Aérea N° 1, que también habían realizado varias misiones de patrullaje.

P.L.U.N.A en Durazno

En el año 1955, el ente Autónomo P.L.U.NA. levantó en el Aeródromo Militar "Tte. 2° Mario Walter Parallada", con autorización de la Fuerza Aérea y el Poder Ejecutivo, una estación radiotelegráfica y una pequeña zona de embarque y desembarque de pasajeros, en las cercanías al Club Aeronáutico, hacia el Río Yí, próximo a donde hoy se encuentra el Club de Oficiales de la Base; esto tenía por fin recibir y dar salida a sus aviones DC-3, que en esa época operaban en ese aeródromo en vuelos regulares de pasajeros, de acuerdo a una reglamentación publicada en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 3.907 del 26 de setiembre de ese año.

El vuelo por Instrumentos en los Grupos Tácticos, Accidente Mortal en un F-51

La tecnificación de los grupos tácticos y en general en toda la Fuerza Aérea, se iba dando en forma sostenida y sin pausas, sobre todo en el vuelo que era donde más se exigía, y dentro de él se puso énfasis en el entrenamiento del vuelo por instrumentos, haciendo obligatorio entre los pilotos de los Grupos, la obtención de la "Cartilla Blanca" de vuelo por instrumentos que los habilitaba en este tipo de pilotaje. En los B-25 no había problemas para el adiestramiento, se colocaba una mica de color en el parabrisas del lado del que iba a entrenarse, quien además se ponía una larga vicera y se controlaba desde el otro lado que quedaba libre, por el piloto o copiloto. En los F-51 no se podía colocar la "capota" por ser monoplaza, lo que se hacía era bajar el asiento al máximo y ejercitarse de esta manera, mientras desde otro F-51 se controlaba el vuelo, siguiéndolo a este aparato desde una distancia prudencial. El día 5 de octubre a media mañana, despegó una sección con los F-51 N°s. 258 y 251 piloteados por los Ttes. 1ros. Nery Egaña y Daniel Yates, con la misión de que el último realizara entrenamiento de instrumentos, siendo controlado por Egaña que a la vez era el guía. Luego de cumplida la misión, como era normal al aterrizar, se venía a una altura de 1000 pies sobre la cabecera de la pista, que era la 18 y se rompía la formación, realizando individualmente un viraje en descenso de 360° y se aterrizaba, cada avión a un lado de la pista; el Tte. Egaña aterriza normalmente con el 258, el Tte. Yates que venia demasiado cerca del 258 repentinamente se ve tomado, todavía volando, por su estela, por lo que, como se hacía generalmente cuando esto pasaba, se daba todo el motor rápida y continuamente, para salir de esa peligrosa posición que normalmente era vertical, con el ala muy cerca del suelo; lamentablemente esta medida fue tomada en forma quizá demasiado brusca y el avión N° 251 se invirtió muy cerca del suelo, por el efecto de la acción de "torqueo" no dando tiempo al infortunado Tte. Yates a volverlo a su posición normal, estrellándose invertido por lo que pereció instantáneamente.

1955

Un vuelo en C-47 hasta Costa Rica

1955

En estos últimos meses del año 1955, el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) cumple una serie de vuelos a Río de Janeiro, Asunción y San Pablo, con los C-47 N°s. 509 y 511; y el 9 de noviembre en el 511 con una tripulación compuesta por el Tte. Cnel. Rivera Arcos González como Comandante, el May. Walter Gianarelli como piloto, el Tte. 1° Pedro Benvenuto como copiloto, el Tte. 1° (TE) L. Sivori como mecánico y el Cbo. (TE) A. Valdez como radio, se cumple una misión hasta América Central, que escapa a los itinerarios en que se movían normalmente los aviones del Grupo. Este vuelo se desarrolló por el Pacífico, tocando los siguientes puntos: Mendoza, Santiago de Chile, Antofagasta en Chile, Pisco en Perú, Guayaquil y Esmeralda en Ecuador, Albrook en la Zona del Canal de Panamá, San José de Costa Rica. En esta última ciudad cargó motores de DC-3 para P.L.U.N.A., regresando por la misma ruta a Montevideo, el día 4 de diciembre, luego de 67 horas 7 décimas de vuelo.

Nuevos uniformes, maniobras y fin de Cursos para la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M.) Glauco Larre Borges"

El año lectivo en la Escuela Militar de Aeronáutica tiene un desarrollo normal durante 1955, en que el Cuerpo de Alumnos viste, en ese año por primera vez, el nuevo uniforme de paseo y gala del Instituto, el cual con ligeras variantes es el actual. Los terceros y segundos años que son los que realizan el aprendizaje de vuelo a partir de ese año y hasta tiempo después, se ejercitaron en tres tipos de aviones con que se contaba, PT-19, DHC "Chipmunk" y T-6. El 5 de diciembre comienzan un período de maniobras los cadetes del tercer año del Curso Profesional, que se realiza en la Base Aérea N° 2 de Durazno, alojándose en la enfermería de la Unidad, al lado del salón de armamento; las comidas eran servidas en el casino de tropa donde también tenía lugar su tiempo

de esparcimiento. Fueron tripulando aviones P-19 y T-6, con los cuales efectuaron raíds, vuelo nocturno y otros ejercicios, regresando hacia Pando el día 9 de diciembre.

El 21 de diciembre, al finalizar los cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica, tiene lugar la ceremonia de fin de cursos de ese año de 1955, en que reciben su despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los siguientes alumnos pertenecientes a la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M) Glauco Larre Borges".

Como Pilotos Aviadores Militares:

Alf. (PAM)	Carlos Boretto
Alf. (PAM)	Ismael Schol
Alf. (PAM)	Oscar Pérez
Alf. (PAM)	Roberto J. Dego
Alf. (PAM)	Dante Carrero
Alf. (PAM)	Milton Cristiani
Alf. (PAM)	Rodolfo Rolando
Alf. (PAM)	Rodolfo Urruty
Alf. (PAM)	Juan A. Pereira

y como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Alf. (NDR)	Humberto Cóccaro
Alf. (NDR)	Luis A. Alvez

Por un acto de indisciplina, propio de la edad de los transgresores ocurrido en la ciudad de Melo durante un raíd a esa ciudad, son sancionados siete alumnos de tercer año de cadetes, por lo que no accedieron al grado de Alféreces junto a sus compañeros de esta promoción, sino recién en febrero de 1956.

1955

Gral. (P.A.M.)
Hernán S. Barú

H-13 G N° 001

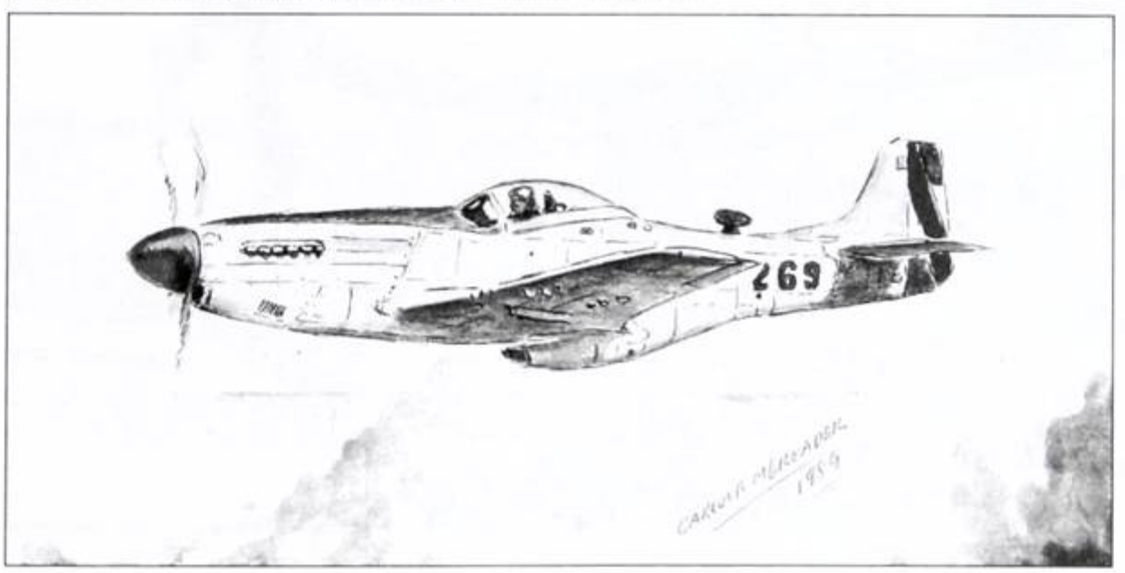
H-13 G con camillas. Aeródromo
"Cap. Boiso Lanza" 1955

D.H. C. 1 "Chipmunk" N° 608

22 DE MARZO DE 1957. AERÓDROMO DE ARTIGAS. Tripulantes de los C-47 Nos. 510 y 511 que habían llevado a esa ciudad al cuerpo de baile y músicos del SODRE. May. Atilio Bonelli, Cap. Mariano Rodrigo, Tte. 1° Pedro Benvenuto, Tte. 2° Virginio Vega, Sgto. 1° (TE) Walter Contreres, Cbo. (TE) T. Perdomo, Sgto. 1° (TE) Glober Rodríguez, Sgto. L. Quintana, Cbo. Remigio Antúnez y Sdo. J. C. Rosano.

SETIEMBRE DE 1955. De izq. a der.: Cap. Robert Christie de USAF, 2° Tte. (PAM) Alfredo Sosa Villazán, 2° Tte. (PAM) Roberto Meyer, Alf. (PAM) Júpiter Pérez, 2° Tte. (PAM) César Viera, Jefe del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate Cap. (PAM) José D. Cardozo y Cap. (PAM) Walther Machado. Primeros integrantes del hoy Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), con un instructor americano, en el Aeródromo de Boiso Lanza, se puede observar el rotor de un helicóptero Bell H-13 G.

F-51 N° 269. Acuarela del Cnel. (Av.) Carlos R. Mercader



BEECHCRAFT UC-45 N° 506

F-51 N° 258

Capítulo Tercero

Arriban los aviones a reacción

1956-1957

Cómo se gestó la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

1956

Ya habían pasado dos años enteros desde la creación de la Fuerza Aérea, el 4 de diciembre de 1953 y su independencia total en muchos aspectos no se había logrado todavía. Lógicamente esto no se obtiene de la mañana a la noche, sobretodo en lo concerniente a los altos estudios, a la emancipación financiera de los servicios de intendencia, al parque de armamento en lo atinente a la tropa, a las Comisiones Calificadoras y el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos, etc. Además aún no se habían reglamentado varios artículos de la Ley de Creación No. 12.070, cosa que fue realizándose, a medida que las posibilidades fueron dando la pauta en el correr de los años siguientes. Una cosa era evidente, que no se podía seguir realizando cursos de Estado Mayor y de Comando, de Fuerzas ajenas a la Aeronáutica en nuestro país y tampoco todos los Oficiales en condiciones podían estudiar en el extranjero, lo que tampoco era conveniente pues escapaba a nuestra realidad y relativa pequeñez; es por eso que con buen tino, el Inspector General, bien asesorado, el 31 de enero de 1956 decidió designar una Comisión integrada por los Coroneles Gualberto F. Trelles, Juan Carlos Jorge y Remo Laporta con el cometido de estudiar la organización y los programas necesarios para montar y poner en funcionamiento la Escuela de Estado Mayor y de Comando de la Fuerza Aérea. Dando como fecha límite para producir su informe el día 1ro. de mayo de 1956. A pesar de esta perento-

riedad para evacuar el informe, recién en octubre de 1957, fue creada la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.

Se reincorpora al Cnel. Conrado A. Sáez

También el 31 de enero de 1956, por la sustitución de los artículos Nos. 11 y 12 de la Ley No. 12.070 de Creación de la Fuerza Aérea Militar se reincorporó a la situación de actividad con fecha 28 de febrero de 1955, al Cnel. (P.A.M.) (R) Conrado Artigas Sáez, según la Ley del 9 de enero de 1956 que se publicó con aquella fecha en la Orden de la I.G.F.A. De esta manera se reparaba la situación de este oficial superior de la Institución, que tuvo una actuación tan destacada como aviador y militar durante toda su carrera y que en el futuro, alcanzaría la máxima jerarquía, así como la titularidad de la Fuerza, como Inspector General.

Creación de la misión de las FF.AA. en los Estados Unidos de América

Por el Decreto No. 23.911 del 1ro. de febrero de 1956, se creó la Misión de las Fuerzas Armadas en los Estados Unidos de América y se integró con las Misiones Militar, Naval y Aeronáutica en dicho país, que funcionaban separadamente hasta ese momento en todo lo relacionado a sus diversos cometidos, regulando de esta manera convenientemente, las funciones de los Agregados Militares, Navales y Aeronáuticos, quienes a partir de ese momento pasaron a depender directamente del Jefe de la Misión de las FF.AA., al igual que todos los demás Jefes, Oficiales y Agregados Adjuntos en ese país.

Adquisición de aviones Piper

La represión de contrabando de los ganados en los departamentos fronterizos con el Brasil, se continuó ejerciendo en este año de 1956 con

aviones PT-19 y PT-26 y a veces también con T-6. Considerándose que no eran aparatos adecuados para tal fin, el Poder Ejecutivo por la Resolución No. 17.195 del 1ro. de febrero de 1956, autorizó adquirir a la firma: Organización Ingeniero F. Silveira Riet, representante de la Piper Aircraft Corp. de los Estados Unidos de América, tres aviones Piper Cub PA-18 con motor Lycoming de 150 HP, los que por diferencia de cambio el 9 de agosto de 1956, hubo que reducir una unidad, quedando definitivamente en dos, un motor Lycoming y accesorios, todo en la cantidad de $50.575, lo que fue recibido a principios de 1958.

Ascensos dentro de la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M.) Glauco Larre Borges"

Después de un período de reentrenamiento aéreo en enero y hasta mediados de febrero, el 15 de febrero de 1956, se les confirió el grado de Alférez, con fecha 1ro. de febrero de ese año, a los alumnos de la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M.) Glauco Larre Borges", que habían perdido sus vacaciones, según el siguiente orden de precedencia:

A) Alf.(P.A.M.)	Edwin Noble
Alf.(P.A.M.)	Eliseo Cheloni
Alf.(P.A.M.)	Edgardo L. Rodríguez
Alf.(P.A.M.)	Justo Bacelo
Alf.(P.A.M.)	José V. Araújo
Alf.(P.A.M.)	Danilo E. Micale
B) Alf. (N.D.R.)	Carlos F. Palermo

Estos oficiales fueron destinados, al igual que los que habían recibido su despacho en diciembre, a la Base Aérea No. 2 y los N.D.R. al Grupo de Aviación No. 3 (Bombardeo)

Asciende a Brigadier el Cnel. Gualberto F. Trelles

El 21 de marzo, se publica el ascenso con fecha 1ro. de febrero de 1956 a Brigadier, por concurso, del Cnel. Gualberto F. Trelles, quien se ha-

llaba en la Aviación Militar desde el año 1935, habiendo sido muy destacada su trayectoria.

Accidente en un T-6 de la Base Aérea No. 2

El 5 de abril se accidentan, en un vuelo de navegación en las cercanías de la Estación Goñi, los Alféreces Justo Bacelo e Ismael Schol, tripulantes del T-6 No. 356 de la Base Aérea No. 2, falleciendo el segundo, de las heridas recibidas.

Museo Nacional de Aviación

Con carácter precario, el Museo Nacional de Aviación, pasa a ocupar el local del anfiteatro de la Base Aérea No. 1 a partir del 9 de abril, pudiendo de esta manera exhibir su acervo en un local, que si no fue el más adecuado, por lo menos resultó más cómodo que los corredores de la sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea.

Los cursos de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica

En el correr del mes de abril, comienzan sus Cursos de Pilotaje los cadetes de segundo y tercer año de la Escuela Militar de Aeronáutica, así como un nuevo Curso de Pilotaje de Tropa de seis alumnos, que ingresaron en ese año a la Escuela.

Misión de transporte en B-25

Las misiones de transporte que cumplía el Grupo de Aviación No. 4, a veces eran tan seguidas que se superponían unas sobre otras, también a veces la no disponibilidad de aviones adecuados para tal fin, como podían ser los AT-11 de otras unidades, hacía que se recurriera a dife-

rente tipo de material de vuelo, como podían ser los B-25 del Grupo de Aviación No. 3, que fue lo que ocurrió el día 18 de febrero, cuando tuvo que cumplir una misión a Asunción del Paraguay el B-25J No. 154, tripulado por el Cap. Mariano Rodrigo, el Tte. 1ro. Juan B. Erro como piloto y copiloto, y el Alf. Luis A. Alvez como navegante; regresando al día siguiente, por lo que fue declarada misión del servicio el día 18 de abril de 1956. Más adelante, como esta que fue la primera, el Grupo No. 3 en varias ocasiones, cumple vuelos al extranjero en misiones de transporte.

Fuerza Aérea Uruguaya, inscripción que en el futuro llevarán los aviones de Transporte

Para identificar fehacientemente los aviones de transporte, que como los C-47 cumplían misiones de vuelo al extranjero, el 9 de mayo, en la Orden de la I.G.F.A. No. 238, mediante la ampliación del Art. 2do. de la Orden de la ex Dirección General de Aeronáutica Militar No. 6.980 del 5 de setiembre de 1941, se dispuso que dicho tipo de aparato llevaran la inscripción: "FUERZA AEREA URUGUAYA", en el costado izquierdo del fuselaje, parte superior del mismo en letras de color negro, tipo mayúsculas de imprenta de 0.10 mts. o múltiplos de 0.05 mts. de acuerdo al tamaño del avión. Esta fue la primera vez que se usó esta denominación, para la Organización creada el 4 de diciembre de 1953.

Accidente en la Escuela Militar de Aeronáutica

En momentos en que el Jefe del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, May. Humberto R. Bía, pasaba inspección para el primer vuelo solo al Cadete de segundo año Werner Malatés en el DH C.1 "Chipmunk" No. 603, siendo la hora 11 del 11 de mayo de 1956, realizando tirabuzones; no lograron recuperar el aparato de una de esas maniobras, al transformarse esta en un tirabuzón "chato",

accidentándose en proximidades del Paso de la Balsa del Arroyo Pando, cercano a la ciudad del mismo nombre. Los tripulantes resultaron con serias heridas y el avión destrozado. Por supuesto esto conmocionó al Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, aunque como en otras oportunidades se sobrepuso a tal adversidad.

Asignaturas aeronáuticas de cursos para Mayores y Tenientes Coroneles en la Base Aérea No. 1

Por el Decreto No. 23.937, del 7 de junio de 1956, se autorizó a la Inspección General de la Fuerza Aérea a organizar el funcionamiento de los Cursos que deban realizar los Mayores y Tenientes Coroneles, de acuerdo a la Ley Orgánica No. 10.757, artículo 268, y en lo que respecta a las asignaturas inherentes a aeronáutica, en la sede de la Base Aérea No. 1, los que a su vez debieron concurrir al Instituto Militar de Estudios Superiores, para completar el desarrollo del Curso en lo referente a asignaturas de carácter general. Esto fue en alguna manera, un avance de lo que sería la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo en poco tiempo más. Los Cursos de Pasaje de Grado para Capitanes y Tenientes Primeros, continuaban en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Contratación de una Compañía para inspeccionar aviones C-47 y F-51

En 1956 la Fuerza Aérea contrató, para que se realizara el reacondicionamiento de varios aviones de los Grupos estacionados en Carrasco, que incluía a los aviones C-47 Nos. 507 y 509, del Grupo de Aviación No. 4, a los que se sumó los F-51 Nos. 254, 255, 259, 260, 263, 264, 267, y 274 del Grupo de Aviación No. 2, a la Compañía Aircraft Technical Service, de Dallas, Texas (representada por el Sr. Otto E. Witbeck), la que se estableció en ese Aeropuerto, con todas sus

pertenencias, usando las instalaciones de la Base Aérea No. 1, las que resultaron insuficientes para albergar al personal y material de dicha empresa y al de mantenimiento de la Fuerza Aérea, que se fue trasladando poco a poco de la D.G.T.A.G. y S. a Carrasco, dada la imposibilidad de que los aviones de los Grupos de la Base No. 1, aterrizaran o despegaran en "Boiso Lanza"; por estas y otras razones semejantes, se tuvo que adquirir tres galpones prefabricados a la firma E.G.A.M.S.A., para que en ellos se pudiera instalar urgentemente un nuevo escalón de mantenimiento, con talleres adecuados a la finalidad asignada, cosa que fue autorizada el 21 de junio, siendo levantados al sur del hangar de mantenimiento de dicha Base.

Accidente mortal de un Cadete

El 15 de junio, teniendo orden de realizar un vuelo de entrenamiento en formación, a primeras horas de la tarde tres alumnos del tercer año de cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica en otros tantos aviones PT-19 de su dotación, quebrando las normas y reglamentos, no cumplieron con su misión, separándose y dedicándose a realizar acrobacia individualmente. En esas circunstancias el PT-19 No. 621, integrante de la patrulla, se estrella contra el suelo, en una maniobra realizada a baja altura, en las proximidades de Soca, 8ª. Sección Judicial del Departamento de Canelones, falleciendo su joven e inexperiente piloto, Cadete Roberto E. Mato, en forma instantánea.

Nuevas insignias de los diferentes Brevets

Por el medio del Decreto No. 23.952 del 12 de julio de 1956, se aprobó la Reglamentación No 50-7 referente a las Graduaciones Aeronáuticas y Exigencias para obtenerlas, por las cuales se creaban los títulos de: Piloto Comandante, Piloto Principal, Piloto Militar, Navegante Bombardeo, Observador Militar, Oficial Piloto de Reserva, Clase Piloto y

Clase Piloto de Reserva. Al aprobarse esta Reglamentación, desaparecieron las insignias de Piloto Aviador Militar y de Observador Militar que se usaban desde principios de los años veinte, las que fueron diseñadas, basadas en la insignia de "Experto Piloto" del Aero Club of America de los Estados Unidos, según las que eran propiedad del entonces Mayor Cesáreo L. Berisso, Director de la Escuela Militar de Aviación, a quien se le habían adjudicado en 1919 por ese Aero Club, hoy desaparecido. Las nuevas insignias son semejantes a las que actualmente se usan todavía.

Curso de avión a reacción

Ante la inminencia de la llegada al país, de aviones a reacción que suplantarían a los F-51 como aviones de caza, se realizó un curso de motor y avión T-33 en la Base Aérea No. 1 que fue impartido por el escalón móvil de la Aircraft Engine "Training Course" perteneciente a la Allison División, entre los días 1 de agosto hasta el 31 de ese mes. Fue designado encargado del Curso, al May. Carlos Mercader, Jefe del Grupo de Aviación No. 2 (Caza); los alumnos entre pilotos, oficiales de mantenimiento, mecánicos de aviones a reacción y en general personal técnico de tropa sumaron veinte personas.

Se funda el Club de la Fuerza Aérea

Habiendo sido autorizada el 21 de setiembre de 1956 una reunión de oficiales de la Fuerza Aérea en la Base Aérea No. 1, con el fin de formar un Club Social de la Fuerza Aérea; ese día se reúnen en asamblea en el anfiteatro de esa Unidad, un importante grupo de oficiales que crean el actual Club de la Fuerza Aérea, nombrando una Comisión Provisoria que fue presidida por el Gral. (R) Tydeo Larre Borges, fundando de esta manera la primera institución social de la Aviación Militar.

1956

Accidente fatal en F-51

1956

Mientras se había comenzado el trabajo en los aviones seleccionados para que se les realizara la inspección mayor u "overhaul", de los F-51 del Grupo de Aviación No. 2, se continuaba manteniendo el entrenamiento de acuerdo al programa anual, con los aviones restantes. Es así que el día 4 de octubre de 1956, despegó una Escuadrilla de aviones F-51, compuesta por el guía Cap. Walter Samarello en el 261; Alf. Clever Cabrera en el 266, como No. 2; 2do Tte. Ismael Tello en el 268 como No. 3 y guía de la 2da. Sección; y el Alf. Rafael Orique en el 270, como No. 4. Su misión era cumplir un raid de navegación en formación entre Carrasco – Algorta – Melo – Chuy – Carrasco, para lo cual salieron de Carrasco en la mañana a la hora 09.56. Mantuvieron 13.000 pies de altura hasta las cercanías de Algorta en el límite de los Dptos. de Río Negro y Paysandú y de allí debajo del planfond, a unos 1000 a 1200 pies. Sobre la ciudad de Melo se realizó una formación de disciplina y en aquel lugar pasó a encabezar la Escuadrilla como guía el No. 3, 2° Tte. Ismael Tello, como así estaba dispuesto desde tierra. A las 11.57 la formación pasó por la ciudad de Chuy, poniendo rumbo a Carrasco, manteniendo ahora unos 600 a 700 pies de altitud, minutos más tarde pasaron la localidad de Velázquez, la altura de vuelo disminuyó con respecto al terreno, al ser este mas accidentado con pequeñas colinas. El vuelo se desarrollaba normalmente yendo de guía el Tte. Tello, cuando sus laderos pudieron observar como tocaba con la hélice en el suelo, desarrollándose la tragedia rápidamente, al calarse la hélice y tocar el ala derecha la tierra, invirtiéndose e incendiándose casi al unísono, perdiendo la vida su piloto, instantáneamente.

Cincuentenario del vuelo de Santos Dumont

En el año 1956 se cumplieron los cincuenta años del vuelo que realizara el precursor brasileño Alberto Santos Dumont en París, con su aparato "14 bis" más pesado que el aire. Con tal motivo todo Brasil festejó

esta fecha tan importante para la Historia de la Aviación, con diferentes eventos, uno de los cuales fue un Campeonato Sudamericano de Básquetbol para el cual se envió con el fin que interviniera en él, una delegación de siete oficiales y dieciocho cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Esta delegación partió el día 19 de octubre en el C-47 No. 507, que iba al mando del May. Atilio Bonelli con los Mayores Saúl Da Silveira y José María Mazzetti, el Sgto. (TE) A. Moreno y el Cbo.(TE) A. Valdez de tripulación, regresaron el día 25 de octubre.

En el Uruguay también se cumplieron actos conmemorativos de ese histórico día, en que Santos Dumont realizara la hazaña en los campos de Bagatelle, Francia, de volar con su extraño aeroplano por primera vez en Europa, un 23 de octubre de 1906; en esa fecha como primer ceremonia recordatoria se inaugura el Museo Nacional de Aviación (hoy Museo Aeronáutico) en lo que era el anfiteatro de la Base Aeronáutica No. 1, con la presencia de las más altas autoridades nacionales, encabezadas por el Sr. Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Dr. Alberto F. Zubiría, el Ministro de Defensa Nacional, Sr. Florentino Guimaraens, y otras altas autoridades civiles, militares y diplomáticas, más pioneros de la aviación argentinos y uruguayos que realzaron este emotivo acto, en que hizo uso de la palabra su fundador el Cnel. Jaime Meregalli y el Embajador del Brasil, Dr. Jacobe Baggi de Berenguer César, quien hizo entrega al Cnel. Meregalli de una réplica de la estatua dedicada a Santos Dumont, que se encuentra en Saint Claud, Francia.

Llegan los T-33

Por una feliz coincidencia, pocos minutos después de esta ceremonia, arribaron a Carrasco, luego de un pasaje sobre el Aeropuerto, cuatro aviones T-33. que al mando del Cnel. Mitterlling, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América y otros tantos pilotos americanos los transportaron en vuelo desde ese país, para incorporarlos a nuestra

1956

Fuerza Aérea, de acuerdo al M.D.A.P. Estos aviones, fabricados por Lockheed, con una turbina Allison J-33-A-35, de 4600 libras de empuje (2.086 kgs.), fueron matriculados de la siguiente manera:

T-33A-1-LO	No. de Serie 55-4441	con el 201
T-33A-1-LO	No. de Serie 55-4442	con el 202
T-33A-1-LO	No. de Serie 55-4443	con el 203
T-33A-1-LO	No. de Serie 55-4444	con el 204

y se asignaron al Grupo de Aviación No. 2 (Caza).

Se descubre el busto de Santos Dumont

Pocos minutos más tarde, exactamente a la hora 16 y 15, hora en que Santos Dumont realizara el primer vuelo en Bagatelle, se descubrió un busto dedicado al ilustre inventor brasileño, que el pueblo de Brasil por intermedio de su embajada en Uruguay donara a las autoridades de la Aeronáutica Civil, y que se instaló en el gran hall del edificio de la aeroestación del Aeropuerto Nacional de Carrasco, inaugurado tres años atrás; estuvo encargado de esta entrega el Sr. Embajador del Brasil, Dr. de Berenguer César, luego de un conceptuoso discurso, recibiéndolo el Presidente de la Comisión Organizadora de los festejos, Sr. José Ma. Peña, quien lo transfirió a la Dirección General de Aviación Civil, que estaba representada por su Director General Ing. Agr. César Piacenza, agradeciendo en breve disertación. Hoy dicho busto se encuentra en la Plaza Trouville de Pocitos.

Al día siguiente, 24 de octubre, las delegaciones aeronáuticas extranjeras que habían venido al Uruguay para reverenciar la memoria de Santos Dumont, tributaron un homenaje a los caídos de nuestras alas militares, colocando ofrendas florales al pie del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria", que en esa época se hallaba en su original emplazamiento, frente a donde se encuentra el Comando de la Brigada Aérea III, en el Aeródromo de "Boiso Lanza". Hizo uso de la palabra el Director de Cultura de la Prefectura de Río de Janeiro, Pro-

fesor Dr. Francisco Martins Capistrano, por Brasil; y el Cnel. Rivera Arcos González en nombre de la Inspección General de la Fuerza Aérea.

Se califican los pilotos del Grupo No. 2 en T-33

Inmediatamente de haberse recibido los aviones T-33, se recalificaron en ellos los pilotos instructores americanos que fueron nombrados por el Jefe de la Misión Militar de los Estados Unidos, para que a su vez dieran instrucción de vuelo a los pilotos uruguayos. El Tte. Cnel. George P. Epperson y el May. Frank L. Gailer, fueron los encargados de preparar a los oficiales del Grupo de Aviación No. 2 (Caza). A los pocos días de instrucción y con unas ocho horas de vuelo quedaron prontos el jefe del Grupo, Mayor Carlos Mercader y el Cap. Walter Samarello, salieron ambos "solos" el día 9 de noviembre, ante la presencia de la prensa que acudió invitada por las autoridades de la Fuerza Aérea. El Mayor Mercader voló en el 202 y el Cap. Samarello en el 203, todavía sin matricular conservando sus números de serie pintados en la cola y la nariz y con las cocardas americanas.

Pocos días más tarde, el 13 de noviembre, en el Grupo No. 2, se formó una Escuadrilla de Transición y Entrenamiento de Aviones a Reacción, integrándose con el Cap. Walter Samarello como Comandante Interino y con los Ttes.1ros. Miguel Lagrotta y Juan A. Dobrich como oficiales de mantenimiento, con el personal de mecánicos que en ese año había hecho cursos en la Zona del Canal de Panamá; el material de vuelo estaba compuesto con los cuatro aviones T-33 recientemente recibidos, con todo el equipo auxiliar entregado conjuntamente con los mismos.

Raíd Internacional

Como fin del período de instrucción anual, los Jefes de los Grupos de Aviación No 2 (Caza) y 3 (Bombardeo), organizaron un raid en forma-

ción, internacional, en conjunto, sobre la ruta Carrasco – Resistencia – Córdoba – El Palomar, Buenos Aires – Carrasco. Partiendo el día 10 de diciembre, regresando el día 13. Este vuelo de navegación y demostración, fue realizado por cinco aviones B-25 y cuatro cazas F-51, yendo al mando de las formaciones el Jefe del Grupo No. 3, May. Rubens Camps, tripulando los B-25 los Capitanes Mariano Rodrigo, Heber Pampillón y Juan Erro; los Ttes.1ros. Enrique Castro, Julio Solari, Ruben Amerícola, Pablo Ziegler, y Walter Malán; los Ttes. 2dos. Jorge W. Carvalho, Amílcar Osaba y Humberto Gómez; Alféreces Jorge Martínez, Miguel A. Galán, Julio Deus y Rivera Ribas; y el Sgto.1ro. (P.A.M.) Washington Galarza. Los F-51 a su vez, fueron tripulados por el Cap. Gabriel Sigillito; los Ttes.1ros. Juan A. Dobrich y Milton Casella; y el Sgto. 1ro.(P.A.M.) Elio Cufré; además como piloto de reserva el Tte.2do. Carlos Píriz (quien hizo el tramo El Palomar – Carrasco) pasajero en un B-25. No todos pudieron hacer el raid completo, algunos B-25 aterrizaron en el aeropuerto Fisherton de la ciudad de Rosario, por mal tiempo, aunque todos regresaron normalmente de El Palomar.

Se gradúa la Promoción "Mateo Tula Dufort"

EL 21 de diciembre, como terminación del año lectivo de la Escuela Militar de Aeronáutica, reciben su despacho de alféreces de la Fuerza Aérea la Promoción "Cap. Mateo Tula Dufort", según el siguiente orden.

Como Pilotos Aviadores Militares:

Alf.(P.A.M.)	Hebert Etcheverry
Alf.(P.A.M.)	Julio Uría
Alf.(P.A.M.)	José E. Villanueva
Alf.(P.A.M.)	Raúl V. Sampedro
Alf.(P.A.M.)	Carlos Ceballos
Alf.(P.A.M.)	Héctor Caetano
Alf.(P.A.M.)	Hugo Reggio
Alf.(P.A.M.)	Héctor Salas
Alf.(P.A.M.)	Hugo Morandi

Alf.(P.A.M.)	Angel Hernández
Alf.(P.A.M.)	José Heguy
Alf.(P.A.M.)	Medardo Farías
Alf.(P.A.M.)	Henry Saralegui
Alf.(P.A.M.)	José Mella
Alf.(P.A.M.)	Sergio Almarán
Alf.(P.A.M.)	Artigas Cairo
Alf.(P.A.M.)	Gregorio Abella

Y los siguiente Oficiales, Navegantes Diversos Roles:

Alf.(N.D.R.)	Romeo Pucholo

Y también se le otorga el

Brevet de (N.D.R.) al Alf. Héctor Caetano, ya brevetado con el de (P.A.M.)

1957

Fin de la Inspección General a los F-51

A partir del mes de enero de 1957, comenzaron a quedar prontos los aviones F-51, a los que se realizó la inspección general.

El primer aparato en ser terminado fue el No. 260, previamente inspeccionado por una Comisión formada con una serie de técnicos de la Fuerza Aérea, designada al efecto a fin de ser aprobados en tierra, se le comenzaron a efectuar las pruebas en vuelo por parte del Cap. Walter Samarello, a quien se designó piloto de pruebas de los F-51 que fueron dados de alta. Este primer vuelo tuvo lugar el día 22 de enero, siendo necesario otros, a medida que se iban notando los defectos, teniendo que volar a cada avión un mínimo de veinte horas en doce o trece pruebas aéreas.

Accidente mortal en un T-6

La Promoción "Cap. Mateo Tula Dufort", egresada en diciembre de 1956 fue dividida y se le adjudicaron destinos provisorios, hasta tanto

los oficiales componentes de la egresada en 1955, que se encontraba todavía en la Base Aeronáutica No. 2, como era normal desde el año 1953, a su vez fueran nombrados en otros destinos, pues la disponibilidad de alojamiento en esa Unidad se colmaba con una promoción. De esta manera en la Escuela Militar de Aeronáutica quedaron cuatro jóvenes alféreces, quienes cumplían misiones aéreas de rutina, para mantener su entrenamiento. El 13 de febrero en uno de estos vuelos de servicio, partieron en el T-6 No. 362, el Alf. Hugo Morandi y el Sdo. José B. García, a media mañana hacia la Base Aérea No. 2, donde arribaron sin inconvenientes, partiendo en la tarde de regreso hacia el Aeródromo "General Artigas" sede de la Escuela Militar de Aeronáutica; en este tramo del vuelo, el Alf. Morandi se desvió 30° de su ruta, pasando por la zona de Arequita en el Departamento de Lavalleja, donde sobre una estancia de personas de su íntima relación, realizó varias pasadas bajas, entrando en pérdida y tirabuzón en la última, no pudiendo recuperar el avión por la baja altura, estrellándose en el suelo, con la consiguiente pérdida de las vidas de ambos tripulantes y el aparato totalmente destrozado.

El entrenamiento de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica y la represión del contrabando

En el mes de marzo, los cadetes del segundo y tercer año del Curso Profesional de la Escuela Militar de Aeronáutica, comienzan los respectivos Cursos de Pilotaje, dentro del programa anual del Instituto. El Curso de Pilotaje de Tropa, que se había organizado en el año anterior con seis alumnos, continúa en este, su segundo año de estudios, aunque recién en mayo recomienza la instrucción de vuelo, la que se verá cortada en el mes de octubre hasta enero de 1958.

También en el año 1957, se continuó con los vuelos para el servicio de represión de contrabando, en los departamentos fronterizos de Artigas y Rivera, con base en las capitales departamentales. Fueron

ejercidos generalmente por pilotos de tropa, con aviones PT-19 y 26, AE-1 y eventualmente con T-6. Dependiendo siempre de la Base Aérea No. 2.

Conmemoración del Día de la Fuerza Aérea

El 17 de marzo se conmemoró el Día de la Fuerza Aérea con varios actos que resaltaron dicha fecha. Para participar en esta celebración arribaron al país invitados, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Guillermo Zinni, quien vino acompañado por los pioneros de la Aviación Argentina: Brig. Gral. Angel María Zuluaga, Brig. Gral. Antonio Parodi y Sr. Teodoro Fels. De la misma manera acudió a Montevideo el Segundo Comandante del Comando Aéreo del Caribe, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, Gral. E. Wimberly Nappier.

La principal ceremonia se realizó en la Plaza Independencia, al pie del monumento al Gral. Artigas, donde el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Gral. Hernán S. Barú, colocó una ofrenda floral junto a una numerosa representación de jefes y oficiales de la institución y los invitados especiales, mientras sobrevolaban escuadrillas de aviones T-33, B-25, AT-11, AT-6 y PT-19.

Al mediodía se sirvió un banquete en el Parque Hotel para agasajar a las delegaciones extranjeras y a los precursores de la aviación; a los postres se evocó la fecha y se rindió tributo de recordación a los pioneros de la Aviación Militar, haciéndoseles entrega de medallas conmemorativas por las hazañas cumplidas en la época heroica, al Gral. Cesáreo Berisso, al Cnel. Esteban Cristi, al Gral. Tydeo Larre Borges, al Cnel. José Luis Ibarra, y al May. José Rigoli.

Como finalización de estos actos, en la noche se efectuó un baile en el Yacht Club, estando especialmente invitadas las delegaciones visitantes.

Concentración Aeronáutica "Santos Dumont" 1957

Como fin de los festejos de conmemoración del cincuentenario del primer vuelo realizado en Europa, por Santos Dumont en 1906, del 20 al 24 de marzo de 1957, se realizó en Punta del Este, una Concentración Aeronáutica a la cual se denominó "Santos Dumont", en la que intervino la Fuerza Aérea Militar, integrando la Comisión Organizadora que presidió el entonces Presidente del Directorio de P.L.U.N.A., Cnel. Eusebio Vaeza. Esta concentración Aeronáutica realizada en su mayor parte en el balneario de Punta del Este, con actos, festivales, conferencias, etc., contó con la presencia en el Aeropuerto de Laguna del Sauce y del Jagüel de 192 aviones procedentes de Brasil, Argentina, Paraguay, Chile y Uruguay, con sus respectivas tripulaciones. Las delegaciones más nutridas fueron las del Brasil con la mayor cantidad de aviones, presidida por el Brigadier Armando Arigboia, que era Jefe del Estado Mayor del Ministerio de Aeronáutica y la de Argentina, presidida por el Ministro de Aeronáutica, Brigadier Julio C. Krause, e integrada por el Comandante en Jefe de la F.A.A. Brigadier Guillermo Zinni; el Director de Aeronáutica Civil, Brigadier Carlos García Cuerva y además un grupo de pioneros de la Aeronáutica Argentina entre los que se destacaban las personalidades del Brigadier Ángel María Zuloaga, de Teodoro Fels, de Amalia Figueredo de Pietra, etc. Estas delegaciones, también se hicieron presentes, con sendas escuadrillas acrobáticas de aviones Gloster Meteor, a reacción, de sus fuerzas aéreas.

Nuevo contrato a la misma firma para inspeccionar dos C-47

A la finalización de los trabajos que la Compañía Aircraft Tecchinical Services Incorporated, hubo realizado a los aviones F-51 y C-47, la Inspección General de la Fuerza Aérea, contrató nuevamente a esta firma americana para que realizara una tarea semejante en los transportes C-47 N°s. 510 y 511, por la Resolución N° 19.472 del 6 de junio.

Estos trabajos realizados en Carrasco a esos aparatos, dejaban libre a la D.G.T.A.G. y S. para poder seguir brindando el normal mantenimiento mayor al resto de la dotación de la Fuerza Aérea, realizando en esa Unidad del Aeródromo "Boiso Lanza", las inspecciones generales a los aviones de entrenamiento como los PT-19, PT-26, T-6,T-11 y otros misceláneos como los Ryan Navion, Piper o como el efectuado en esa época al UC-45 N°506, al que además se le modernizó el equipo electrónico, dotándolo de radios nuevas.

Aviones PT-26 para aeroclubes

En 1956 y 57, la Fuerza Aérea destino varios aviones PT-26 de su dotación a diferentes aeroclubes nacionales, con el fin de apoyar a estas instituciones y promover la "Patrulla Aérea Civil". También con la finalidad de cooperar con la Aviación Naval, pasó en "comisión" a esa rama de la Armada Nacional, el PT-26 N° 676. por la Orden de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea N° 350, de fecha 10 de junio de 1957, coadyuvando de esta manera a su desenvolvimiento, como tantas veces desde su mismo nacimiento en 1925.

Se reciben diez T-6G por el M.D.A.P.

Para reforzar la flota de aviones de entrenamiento, fueron recibidos en la Fuerza Aérea, por el Pacto Militar de Ayuda Mutua con los EE.UU. de América diez aviones T-6G, finalizando su transporte desde el Puerto de Montevideo a la D.G.T.A.G. y S. el día 27 de junio. Estos aparatos llegaron en buques, sobre la cubierta de los mismos, totalmente cubiertos por una capa protectora de plástico especial, pegado a la chapa. Sus números de serie y matrícula de la Fuerza Aérea fueron los siguientes.

T-6G-1-NH	N° Serie 51-14414	Matrícula N° 369
T-6G-1-NH	N° Serie 51-14764	Matrícula N° 370

1957

T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14765	Matrícula Nº 371
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14769	Matrícula Nº 372
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14775	Matrícula Nº 373
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14778	Matrícula Nº 374
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14787	Matrícula Nº 375
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14793	Matrícula Nº 376
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14877	Matrícula Nº 377
T-6G-1-NH	Nº Serie 51-14910	Matrícula Nº 378

Los que fueron distribuidos más adelante, pasando ocho a la Base Aérea Nº 2; Nºs 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376; y dos, los Nºs. 377 y 378 a la D.G.T.A.G. y S.

Desfile en Buenos Aires

Luego del triunfo de la llamada "Revolución Libertadora" en la hermana República Argentina, que tuvo lugar en la primavera de 1955, las relaciones entre las Fuerzas Armadas de ambas Repúblicas del Plata, volvieron a ser inmejorables, como lo fueron en casi toda su historia, y dentro de ellas, en la Aeronáutica desde la época heroica de los años diez, en que hubo una total afinidad, la cual siempre se renovaba en los festejos de la Independencia de la República Argentina, en los días 9 de julio, desde que el Cap. Berisso se hizo presente por primera vez, en los desfile aéreo, en el año 1920 sobre Buenos Aires. En 1957 el Poder Legislativo a solicitud del Poder Ejecutivo, autorizó la salida del país, en dos buques de la Armada Nacional, de 120 cadetes de la Escuela Militar, 60 aspirantes de la Escuela Naval y 60 cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, para que estuvieran presentes en Buenos Aires, en los actos conmemorativos de la celebración en ese año del 9 de julio. Los cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica viajaron en la Fragata R.O.U. Montevideo, al mando del Cap.(P.A.M.) Manuel Buadas y seis oficiales del Curso de Cadetes. La delegación de las Escuelas Militares Uruguayas, desfilaron ante el pueblo de Buenos Aires en ese 9 de julio, concitando su total adhesión.

Exposición aeronáutica

Organizada por el Museo Nacional de Aviación y patrocinado por el Ministerio de Defensa Nacional, el día 12 de agosto, se inaugura en la explanada y atrio del Palacio Municipal de Montevideo, una exposición aeronáutica, donde se muestra durante 45 días, material histórico y en uso en la Fuerza Aérea Militar, Aviación Naval y Aviación Civil, con conferencias, muestras, etc. Intervinieron también, Argentina con

1957 un gran "Stand", Brasil y EE.UU. de América.

AEROPUERTO DE CARRASCO.
9 de nov. de 1956. 1er. vuelo solo del Cap. W. Samarello en T-33.
Presentes autoridades y toda la Prensa

9 de mayo 1960. C-47 nº 509

SETIEMBRE DE 1960, Oficiales de la Fuerza Aérea Boliviana se aprestan a volar a su país con los F-51 adquiridos a nuestra Fuerza Aérea

15 DE SETIEMBRE DE 1960. Los últimos F-51 que parten para Bolivia, con sus colores pintados en la cola, aunque conservan sus matrículas uruguayas. Se ve la cola del 254, el 255, el 263 y la nariz del 260

Capítulo Cuarto

El Brig. Gualberto F. Trelles Inspector General de la Fuerza Aérea

1957-1958

Misión militar visita Asunción del Paraguay

1957

Ante una invitación especial, cursada por el Gobierno de la República del Paraguay, para que el Sr. Ministro de Defensa Nacional, don Juan Rodríguez Correa asista como huésped de honor a las celebraciones del 420 aniversario de la fundación de la ciudad de Asunción, el día 15 de agosto; el Consejo Nacional de Gobierno resuelve aceptar y delegar en lugar del Sr. Ministro, quien había solicitado que se encomendase la misma a los Comandos Militares, al Inspector General de la Fuerza Aérea, Gral. (P.A.M.) Hernán S. Barú, al Jefe del Estado Mayor General del Ejército, Gral. Rafael J. Milans y al ayudante del Ministro de Defensa Nacional C/C José Omar Rossi. Esta delegación se trasladó a la ciudad de Asunción en C-47 y fue acompañada por formaciones de seis aviones B-25 y tres cazas F-51 que en ese día festivo del 15 de agosto, desfilaron sobre la capital paraguaya. Regresando la delegación y los aviones el día 18 y 19 de ese mes.

Se nombra al Brig. Trelles, Inspector General de la Fuerza Aérea

El día 5 de setiembre pasa a retiro voluntario, el Inspector General de la Fuerza Aérea, Gral. Hernán S. Barú, nombrándose ese mismo día para que ocupe este cargo, al Brigadier Gualberto F. Trelles, quien se hallaba formando parte de la Aviación Militar, desde mediados de los

años treinta. Para sustituir al Brigadier Trelles, en la Jefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, fue designado más adelante, el 17 de octubre, el Cnel. Juan Carlos Jorge.

Se crea la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

Con la experiencia adquirida en los Cursos de Pasaje de Grado de Mayores y Ttes. Cneles. autorizado el 7 de junio de 1956, para que se realizaran en la Fuerza Aérea (Base Aérea No.1), dentro de la especialidad aeronáutica y en carácter de asignaturas generales, complementando con materias que se impartían en el Instituto Militar de Estudios Superiores; se dio pruebas de la amplia capacidad que los Oficiales Superiores y Jefes de la Fuerza Aérea tenían para dictarlas, por lo que se pensó que era el momento de que en ese sentido, también la Fuerza Aérea se independizara al igual que en otros órdenes de la organización institucional; por lo cual por el Decreto No. 24.053 del 17 de octubre de 1957, el Consejo Nacional de Gobierno decidió, debidamente asesorado por el Ministro de Defensa Nacional y éste a su vez por la Inspección General de la Fuerza Aérea, crear la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, teniendo como cometido básico la realización de los cursos que establece la Ley Orgánica Militar No. 10.757. Su primer sede fue en la Base Aérea No. 1, en la planta superior del edificio adjunto al Comando de esta Unidad, donde hoy se encuentra la Dirección del Servicio de Mantenimiento.

Los orígenes del antiguo S.A.S.F.A.

Dentro de la IV División (Servicios) del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, el 19 de octubre, por la Orden de la Inspección General No. 389, se creó la Sección Intendencia, que en el lapso de su desenvolvimiento, hasta la creación del Servicio de Administración y Suministros de la Fuerza Aérea (S.A.S.F.A.) en 1959, entendió en todos los pro-

blemas referentes a los rubros de la Fuerza Aérea, administrados por el Servicio de Intendencia del Ejército y la Marina, actuando como órgano regulador a efectos de establecer asignaciones y demás detalles administrativos que se referían a los aprovisionamientos que se efectuaban por intermedio de dicho Servicio.

La Banda Lisa de la Escuela Militar de Aeronáutica

Desde que el Curso Profesional de Aeronáutica de la Escuela Militar se mudó a la Escuela Militar de Aeronáutica en 1948 y comenzó a mediados de año a desfilar independientemente, generalmente acompañaba a este Curso y más tarde a fines de 1949, a todo el Cuerpo de Alumnos (aspirantes y cadetes) un tambor y, en los desfiles o paradas más importantes la Banda Policial, dado el color de sus uniformes, en alguna manera algo parecidos al de la Escuela Militar de Aeronáutica. De tal manera, por la Orden de la I.G.F.A. No.396 del 8 de noviembre de 1957, se dieron las directivas para que se organizara una Banda Lisa para el Instituto de formación de oficiales. Este, quizás haya sido el primer eslabón para la futura formación de la Banda de músicos de la Fuerza Aérea, que tuvo lugar en 1962.

Mejoras en la Base Aérea No. 2

En la Base Aérea No.2, bajo el comando del Cnel. Remo Laporta, en ese año de 1957 se comenzaron obras muy importantes en su infraestructura, o fuera de su predio. Dentro de sus límites, se empezó a construir a fines de año un polvorín, por intermedio del Servicio de Ingeniería y Arquitectura Militar, que vino a solucionar el problema del estacionamiento de munición en la Fuerza Aérea, que por esa época no contaba con un sitio adecuado a tales fines, al quedar obsoleto, el existente en el predio del Aeródromo "Boiso Lanza", construido en la época en la cual el May. Berisso era el Director de la Escuela Militar de Aviación, en los años 20. Se comenzó un

desvío ferroviario a la altura del kilómetro 209/680 mts., para bajar directamente en la Base, la carga que viniera dirigida a esta Unidad, sobre todo el combustible desde la planta de ANCAP en La Teja, Montevideo. Se inició la construcción de dos aleros en el hangar grande, aprovechando la caída del techo, que servirían como depósitos. Se libró el 8 de noviembre al servicio, el primer radiofaro con que contó la Fuerza Aérea, se trató del que se caracteriza por las letras DO en los 255 Kc, realizada enteramente la instalación de los equipos y el tendido de las líneas, por el personal de la Base Aérea No.2, planeado y dirigido sus trabajos y obtenido sus materiales por el propio Jefe de la Base el Cnel. Laporta, siendo el Tte.2do. (TE) Néstor Ifrán, quien tuvo a su cargo el aspecto técnico de estos trabajos; este fue un jalón muy importante para el entrenamiento del vuelo por instrumentos de los jóvenes oficiales que iban llegando año a año, a partir de 1958, que se pudo realizar el curso completo de vuelo por instrumentos y calificar con la "cartilla blanca" a los que lo aprobaron; este radio faro está fuera del predio de la Base, en campos del Sr. Pelayo Abella, quien fue inducido por el Cnel. Laporta, para que autorizara su instalación, pues era el lugar más aparente al quedar casi enfrentado a la pista 09, existente en la época y coincidente con la actual.

También fuera del predio de la Base y gracias a las gestiones de su Jefe, en el cementerio de Durazno se emprendió otra obra, esta de trascendencia social, un panteón para cien ataúdes en las parcelas No.89 y 90, primer emprendimiento de este tipo que se llevó a cabo en la Fuerza Aérea.

Maniobras y fin de Cursos de la Promoción "Tte.Cnel. Erling Olsen Böje"

Como finalización de los cursos de los segundo y tercer año de cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, entre los días 2 y 10 de diciembre se realizaron en el Campo Militar de "Los Cerrillos", maniobras de práctica de ejercicios terrestres y vida de campaña, continuándose al

1957

regreso con el intenso entrenamiento en vuelos en formación de los alumnos del tercer año, en preparación para la ceremonia de fin de cursos que tuvo lugar el día 21 de diciembre, en que recibieron sus despachos de alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos pertenecientes a la Promoción "Tte.Cnel. Erling Olsen Böje" según este orden:

Alf.(P.A.M.)	Ibes R. Tinetti
Alf.(P.A.M.)	Juan A. Beloqui
Alf.(P.A.M.)	Milton Techera
Alf.(P.A.M.)	Adán Da Luz
Alf.(P.A.M.)	Werner A. Malatés
Alf.(P.A.M.)	Hebert Itté
Alf.(P.A.M.)	Dinor R. Ramírez

Nuevo B-25 para el Grupo No. 3

El día 29 de diciembre fue asignado al Grupo de Aviación No.3 (Bombardeo) un B-25 J recibido por el M.D.A.P. el cual había llegado el 7 de noviembre de 1957, traído desde los Estados Unidos por tripulaciones americanas. Fue el primero en arribar de un total de cuatro. Sus características, No. de serie y matrícula eran:

B-25J-25-NC No. Serie 44-30095 Matrícula 161

Se activa el Grupo de Aviación No.1

Con el nombramiento del May. Carlos Mercader, el 26 de diciembre, como Jefe del Grupo de Aviación No.1 (Rec. Táct), se activaba y organizaba nuevamente, este Grupo de Aviación que por dos veces cambió su especialidad siendo su última denominación (Ataque).

1958

Se reciben tres B-25 por el M.D.A.P.

El año 1958 se inició con alentadores signos de engrandecimiento de la nueva Fuerza. A los pocos días de comenzar el año, el día 10 de enero, se recibieron los restantes tres bombarderos B-25, por el pacto, M.D.A.P. con los EE.UU. de América, que suplantaron los dados de baja por accidentes, quedando el Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo), en muy buenas condiciones, para seguir manteniendo el buen entrenamiento de sus pilotos. Fueron matriculados en el siguiente orden:

B-25J-15-NC	N° Serie 44-28948	matrícula N° 162
B-25J-15-NC	N° Serie 44-30326	matrícula N° 163
B-25H-5-NC	N° Serie 43-4536	matrícula N° 164

El último era un B-25H, con la nariz sin "plexiglas" y más corta que los demás, pues llevaba originalmente un cañón de 75 mm, que este aparato no trajo.

Fueron asignados al Grupo N° 3 el 23 de enero.

Dos aviones Piper nuevos para la Fuerza Aérea

También en enero, el día 21, se recibieron dos aviones Piper PA-18, con motor Lycoming de 150 HP, adquiridos al representante de esa fábrica en Montevideo, su meta era de que sirvieran como estafetas o para represión de contrabando, con el fin de sustituir los Piper 100 que habían llegado en 1944. Estos aparatos que arribaron encajonados en barco y fueron armados en el Aeródromo "Boiso Lanza", se adjudicaron provisoriamente al Agrupamiento de Búsqueda y Rescate, antecesor del Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate) con fecha 15 de agosto de 1958.

Se matricularon de la siguiente manera:

PA-18-150	N° Constructor 18-6068	matrícula N° 530
PA-18-150	N° Constructor 18-6083	matrícula N° 531

Integración del Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico)

1958

Como en pocos meses más se esperaba la llegada al país de aviones F-80 de caza, que se asignarían al Grupo N°2, se decidió activar el Grupo de Aviación N°1, hasta ahora y desde su creación oficial inexistente, dotándolo de los aviones F-51, y de esta manera, separar los aparatos a reacción de los de motor convencional, con el fin de simplificar y especializar el mantenimiento de cada uno. Por lo tanto, de acuerdo al Anexo Reservado a la Orden de la I.G.F.A. N°426 del 24 de enero, se integró el Grupo de Aviación N°1 (Rec. Tac.), nombrando a su Jefe por la Resolución del Poder Ejecutivo N°20.626 y a sus oficiales por la Resolución siguiente. Como Jefe de mecánicos de avión se nombró al Sgto.1ro. Luis Marenales quien fue acompañado por ocho técnicos en primera instancia. En cuanto a los equipos, se les asignaron los ocho F-51 a los que se le realizó la inspección general es decir: los números. 254, 255, 259, 260, 263, 264, 267 y 274 y en el mes de abril se dotaron de dos T-6, los nros. 344 y 369 de las bases N°1 y N°2 respectivamente; vehículos, maquinarias, herramientas y equipos especiales para los F-51, etc. La dependencia era de la Base Aérea N°2, aunque su asiento transitorio fue la Base Aérea N°1, con miras en el futuro cercano de trasladarlo a la Laguna del Sauce, por lo que su Jefe, el May. Carlos R. Mercader, se abocó a la tarea de acondicionar alojamientos en el edificio sin terminar, del hoy Cuartel de Ingenieros, que se encuentra en las adyacencias de la Base Aeronaval "Cap. Curbelo" y una plataforma en su predio, para estacionamiento de los aviones, etc.; todo esto estérilmente, pues nunca se llegó siquiera al traslado de algún avión. Además se dictaron disposiciones transitorias y especiales, dada la característica de su dependencia y su asentamiento, estando el Jefe del Grupo, en caso de urgencias, autorizado a mantener trato directo con la Inspección General de la Fuerza Aérea, debiendo en todos los casos enviar copia de lo actuado a la Base Aérea N°2.

La rutina del nuevo Grupo fue semejante a la actuación hasta ahora, con los aviones F-51 en el de Caza, lo que fue variando a medi-

da que pasaron las semanas y los meses, fueron la disponibilidad de los aparatos en orden de vuelo, que comenzó a reducirse por falta de repuestos sobre todo de varillas de acción de tren de aterrizaje, que en una inspección se notó su excesivo desgaste, por lo que hubo que adquirir urgentemente en Estados Unidos sus sustitutos, así como refrigerante de motor (glycol), y cables de comando, etc. No obstante se trataba de cumplir con el programa de entrenamiento anual que se había prescrito, volando en los primeros seis meses del año 1958, 239 horas, bajando sensiblemente en el segundo semestre el entrenamiento a menos del 50%, pues se voló solamente 119 horas.

Egreso de la Escuela Militar de Aeronáutica de dos Cabos Pilotos Aviadores Militares

El 24 de febrero de 1958, egresan de la Escuela Militar de Aeronáutica con el grado de Cabo (P.A.M.), dos alumnos del Curso de Pilotaje de tropa de los seis que habían comenzado a realizarlo en 1956, de acuerdo a este orden:

Cabo(PAM)	Oscar H. Oronoz
Cabo(PAM)	Angel M. Píriz

No obstante haber recibido sus brevets de P.A.M., estos dos alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa, continúan en la E.M.A., donde se les completa la instrucción de vuelo en aviones T-6, durante todo el año 1958.

Vuelos de represión de contrabando

Mientras tanto en la Base Aérea N°2 se continuaron los vuelos de represión de contrabando, en la zona fronteriza de los departamentos de Artigas, Rivera y Cerro Largo, hasta fines del mes de febrero ahora en aviones T-6, abandonando a partir de marzo este tipo de servicio. En

febrero, como todos los años, se presenta en esa Base la promoción que recibió sus despachos en diciembre de 1957, para completar su adiestramiento de vuelo.

Comienzo del año lectivo en la Escuela Militar de Aeronáutica

En la Escuela Militar de Aeronáutica comenzó normalmente el año en el mes de marzo, al igual que los alumnos de un Curso de Pilotaje de Tropa compuesto por tres integrantes, todos ellos en PT-19 ó PT-26, pues los DHC.1 "Chipmunk" se abandonaron como aviones de instrucción en ese año, para ser usados en la función de entrenamiento y de estafeta, distribuyéndose en las demás unidades de la Fuerza Aérea a partir del mes de mayo, de acuerdo a lo que se indicará mas adelante.

Comienzan a recibirse los F-80C

El día 12 de mayo arribaron a Carrasco, los primeros cinco aviones Lockheed F-80C, por el Pacto M.D.A.P. con los EE.UU. de América, de un grupo de catorce que se recibieron en el correr del año, traídos en vuelo desde su país de origen por tripulaciones americanas. Se trataba de aparatos monoplazas de combate a reacción con una turbina Allison J-33-A-23 ó –35 armados con seis ametralladoras .50 en la nariz y podían llevar bombas y cohetes.

Fueron asignados al Grupo de Aviación N°2 (Caza), el día 11 de abril 1958, aunque ya volaron con oficiales de esa Unidad inmediatamente de haber llegado. Fueron matriculados de la siguiente manera:

F-80-C-1-LO	N° Serie 47-202	Matricula N° 210
F-80-C-1-LO	N° Serie 47-216	Matricula N° 211
F-80-C-1-LO	N° Serie 48-873	Matricula N° 212
F-80-C-10-LO	N° Serie 49-3597	Matricula N° 213
F-80-C-1-LO	N° Serie 47-205	Matricula N° 214

La llegada de estos y los que se recibirán en el resto del año 1958, junto a otros tipos de máquinas, marca el comienzo de un periodo de bonanza en la Fuerza Aérea, que se iba a extender por mas de una década, en la cual el entrenamiento de sus pilotos llegó a pautas no alcanzadas hasta ahora.

Accidente aéreo en Brasil que cobra seis vidas

Lamentablemente al otro día, 13 de marzo ocurrió un gravísimo accidente, que vino a empañar la alegría y euforia que significó la llegada de los F-80. Los Capitanes Oscar M. Musto y Gabriel Sigillito, fueron seleccionados para realizar cursos de Comandante de Escuadrón (Táctica Aérea), en la Escuela de Perfeccionamiento de Oficiales de Aeronáutica del Brasil, sita en la Ciudad de San Pablo; ante la inminencia del comienzo de las clases, se decidió que por medio de un bimotor AT-11, fueran transportado el mismo día 13 de marzo en que se publicó sus designaciones en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea hasta San Pablo, decolando de Carrasco el AT-11 N°100 rumbo a Porto Alegre, tripulado por el Cap. Juan A. Borba, el Tte.2° Marrei Hernández y los Sargentos Evo Correa y Angel Valdez, con los susodichos Capitanes como pasajeros. El vuelo fue normal Hasta Florianópolis su segunda escala, desde donde se dirigieron en vuelo visual hasta San Pablo, pasando por el puerto de Santos; entre esta última ciudad y San Pablo comienza en forma brusca la Serra do Mar con elevaciones de 800 a mas de 900 metros, inadvertidamente sus tripulantes entraron en una nubosidad a unos 575 mts. de altura, estrellándose con el aparato a esa altura, en las estribaciones de la Serra do Mar, perdiendo la vida los seis ocupantes del avión.

Día de la Fuerza Aérea

El 17 de marzo se conmemoró el 45° aniversario de la creación de la Fuerza Aérea con una muy breve y sencilla ceremonia. En principio se

había confeccionado un variado y amplio programa de actos, que fueron postergados por la tragedia ocurrida cuatro días atrás, limitándose solamente al homenaje al Gral. Artigas en la Plaza Independencia.

A las once de la mañana de aquel día se concentraron en la Plaza Independencia las más altas autoridades de las Fuerzas Armadas encabezadas por el Ministro de Defensa Nacional Dr. Raúl Gaudín, los Inspectores Generales. de las tres ramas de las FF.AA., autoridades civiles y militares, las de la E.M.A. y E.T.A. El ministro de Defensa Nacional y el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Brig. Gualberto F. Trelles colocaron una ofrenda floral al pie del monumento del prócer y luego el agrupamiento de banderas y los alumnos de la E.M.A. y E.T.A. desfilaron ante las autoridades mientras hacían un pasaje formaciones de aviones a reacción.

El Brigadier Sánchez, Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos

Por haber pasado a retiro el 20 de marzo de 1958 el Brigadier Mariano Ríos Gianola, Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos, fue nombrado en su lugar el Brigadier Oscar M. Sánchez, a partir del 24 de abril de 1958.

Desfile aéreo y terrestre en Buenos Aires

Con motivo de la transmisión del mando presidencial de la República Argentina, que tuvo lugar el día 1° de mayo de 1958, en que accedió a la Presidencia de la Nación el Dr. Arturo Frondizi, concurrieron delegaciones de las Fuerzas Armadas a dicho evento, entre las cuales se contó con una compañía del Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, que se trasladó a ciudad de Buenos Aires en la Corbeta "Montevideo" de la Armada Nacional, desfilando ese día marcialmente, ante el pueblo hermano, haciendo lo propio sobre el eje del desfile,

una formación de cuatro F-80, recientemente recibidos, del grupo de Aviación N°2 (Caza).

Se redistribuyen los DHC.1 "Chipmunk" y se transforman PT-26 en PT-19

Como se había adelantado, el 17 de mayo se redistribuyeron los aviones DHC.1 "Chipmunk", quedando solamente el N°607 en la E.M.A., pasando los demás a las siguientes unidades: N°605 a la D.G.T.A.G. y S.; N° 609 al Grupo de Aviación N°1. De la misma manera un mes atrás, el 17 de abril, habían pasado los aviones Ryan Navion N°s. 1903 y 1904 del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) al Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, que se encontraba basado en el Aeródromo "Boiso Lanza".

También en el correr del año 1958 en la D.G.T.A.G. y S. se transformaron veintiún aviones PT-26 que se encontraban en reserva, en PT-19, realizándoles pequeños cambios en las cabinas, que quedaron abiertas, como se diferenciaban unos a otros, además se les pintó de color aluminio. Referente a estos aviones de instrucción primaria, de los cuales todavía quedaba un buen número, se redistribuyeron nuevamente, pasaron buena parte a la Escuela Militar de Aeronáutica, es así que se asignaron a este Instituto, en carácter definitivo los PT-19 N°s. 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639 y 640; y los PT-26 N°s. 644, 660, 661, 663 y 675. Quedando en reserva los PT-26 Nros. 641, 646, 647, 649, 650, 652, 654, 657, 673 y 674; manteniéndose en la D.G.T.A.G. y S. en reserva los PT-26 Nros. 642, 643, 645, 655, 658, 659, 662, 664, 665, 668, 670, 671, 672 y 676; todos estos últimos a disposición de la I.G.F.A.

La Banda Lisa de la Escuela Militar de Aeronáutica desfila con el Cuerpo de Alumnos

Hace su primer desfile, el día 19 de junio, en el tradicional que se realiza todos los años en la ciudad del Sauce, al frente del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, la Banda Lisa, que se

había comenzado a formar en noviembre de 1957, antecesora de la actual Banda de Músicos de la Fuerza Aérea.

Se reciben ocho aviones de combate F-80C.

En la primera quincena del mes de julio arribaron a Carrasco tres monoplazas a reacción F-80C con turbina Allison, para integrar la dotación del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) y fueron asignados a esa Unidad el día 17 de julio de 1958, de acuerdo a las siguientes matrículas:

F-80C-1-LO	N° Serie 47-187	Matrícula N° 215
F-80C-5-LO	N° Serie 47-567	Matrícula N° 216
F-80C-5-LO	N° Serie 47-571	Matrícula N° 217

El día 6 de agosto de 1958 arribaron a Carrasco cinco aviones F-80C, con los cuales se completó el número de aparatos que fueron traídos en vuelo "ferry" desde los EE.UU. de América por tripulantes de la Fuerza Aérea de ese país. Ese día se realizó una ceremonia en la Base Aérea N°1, a la llegada de estos aviones, en la cual el Embajador de los EE.UU. de América, hizo entrega al Ministro de Defensa Nacional, Dr. Raúl R. Gaudin, de los mismos, luego de un conceptuoso discurso. La Sra. de Gaudin a su vez fue madrina del bautismo de esta escuadrilla, después de haber sido recibidos por el Ministro Gaudin, quien hizo uso de la palabra agradeciendo en nombre del Estado.

El día 9 de agosto fueron asignados al Grupo de Aviación N° 2 (Caza) con las siguientes matrículas:

F-80C-10-LO	N° Serie 49-432	Matrícula N° 218
F-80C-10-LO	N° Serie 49-507	Matrícula N° 219
F-80C-10-LO	N° Serie 49-527	Matrícula N° 220
F-80C-10-LO	N° Serie 49-696	Matrícula N° 221
F-80C-10-LO	N° Serie 49-739	Matrícula N° 222

Todos los aviones F-80C recibidos en estos últimos cinco meses vinieron con su armamento completo, compuesto por seis ametralladoras 50, miras K14C, etc.

La Fuerza Aérea recibe dos parcelas en el Cementerio de Durazno

Por gestiones del Jefe de la Base Aérea N°2, Cnel. Remo Laporta, la Junta Departamental y el Ejecutivo Comunal de Durazno, decidieron por unanimidad, conceder con carácter de donación las parcelas N°s. 89 y 90 del cementerio de la ciudad, con destino a la construcción de un Panteón para la Base Aérea N°2, en el mes de setiembre de 1958, por lo que el Consejo Nacional de Gobierno resolvió su aceptación y designó al Cnel. Remo Laporta para que, en representación del Poder Ejecutivo, suscribiera la escrituración correspondiente, por la Resolución N° 22.259, publicada en el Boletín del M.D.N. del 18 de setiembre de 1958. Ella fue una de las obras que dejó este Jefe, las que se lograron gracias a su iniciativa durante el período en que comandó la Base, que en términos generales se lograban sin mucho gasto para el erario público, por donaciones de particulares debidas a su gestión personal.

Se recibe el último F-80C

El día 22 de setiembre se asignó el último avión F-80C que se recibió, el 18 de ese mes de acuerdo al Convenio de Asistencia Mutua con los EE.UU. de América. Se le matriculó de la siguiente manera:

F-80C-10-LO No. Serie 49-1801 Matrícula No 223

Accidente fatal en un T-6

En una misión de vuelo, ordenada por el Comando de la D.G.T.A.G. y S., el día 23 de setiembre de 1958 que se realizaba en el T-6 No. 346 de esa Dirección, tripulado por los Alféreces Medardo Farías, piloto y Sergio Almarán, observador, en la cual debían realizar entrenamiento de vuelo por instrumentos, se accidentaron al hacer una maniobra acrobática a baja altura, en las cercanías de la ciudad de Sauce, Canelones, estrellándose en el terreno y falleciendo ambos instantáneamente.

El Cnel. Juan C. Jorge asciende a Brigadier

1958

El día 25 de setiembre se publica en el Boletín de Ministerio de Defensa Nacional, el ascenso al grado de Brigadier de la Fuerza Aérea, al Cnel. (P.A.M.) Juan C. Jorge, con fecha 1ro. de febrero de 1958, por el sistema de "selección", que había sido conferido por el Consejo Nacional de Gobierno, el día 16 de setiembre. El Brig. Jorge, continuó en su mismo destino, como Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, se hallaba unido a la Aeronáutica Militar desde el año 1937.

El Personal Subalterno de la Fuerza Aérea

Por la Orden de la I.G.F.A. No.525 del 22 de octubre de 1958, se efectúa una distribución de plazas de tropa de la Fuerza Aérea. En esa época existían un total de 1085 hombres, de los cuales 37 eran pilotos de tropa; 240 personal especialista; 623 personal de tropa; 80 aprendices de la Escuela Técnica de Aeronáutica; y finalmente 105 alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Fin de Cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica

El 27 de diciembre, egresan de la Escuela Militar de Aeronáutica, obteniendo el grado de Alférez de la Fuerza Aérea, y el respectivo Diploma de Piloto Aviador Militar los siguientes alumnos, pertenecientes a la Promoción "Cnel. Adhemar Sáenz Lacueva":

Alf. (P.A.M.)	Carlos Canoura
Alf. (P.A.M.)	Julio Clavijo
Alf. (P.A.M.)	Elio Cufré
Alf. (P.A.M.)	Nelson Garrido
Alf. (P.A.M.)	Ramón Martínez
Alf. (P.A.M.)	Carlos Flebbe
Alf. (P.A.M.)	Juan J. Da Silva
Alf. (P.A.M.)	Miguel Suñol

Alf. (P.A.M.)	Esteban Casariego
Alf. (P.A.M.)	Ahiva Berriel
Alf. (P.A.M.)	Nery Santos
Alf. (P.A.M.)	Oscar Vilche
Alf. (P.A.M.)	Lorenzo de Medina
Alf. (P.A.M.)	Eduardo Gestido
Alf. (P.A.M.)	Hugo Parentini
Alf. (P.A.M.)	Humberto Sena
Alf. (P.A.M.)	Enrique Nassutti
Alf. (P.A.M.)	Homero Abella

Los Alféreces Elio Cufré y Ramón Martínez, reciben su despacho de oficial, luego de la finalización del Curso de Pasaje de Grado para Sgtos. 1ros. (P.A.M.).

Conjuntamente con esta promoción se recibe también como Alf. (TE) José Bueri Figueroa, quien había finalizado su Curso de Pasaje de Grado de Sgto.1ro.(TE).

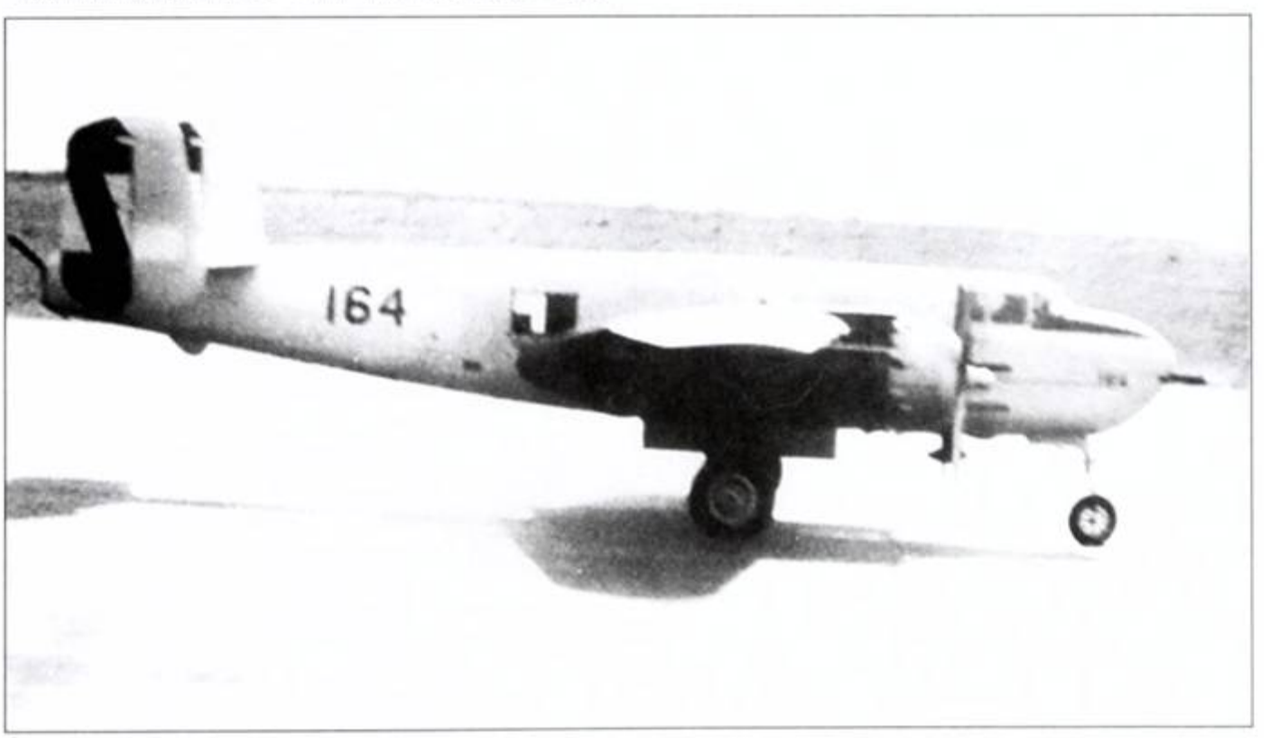
Ese día obtienen a su vez el grado de Cabo de la Fuerza Aérea y el Diploma correspondiente de Piloto Aviador Militar de Tropa los siguientes alumnos:

Cbo.(P.A.M.)	Elbio Muñoz
Cbo.(P.A.M.)	Anibal Iglesias

Piper 150 HP
N° 730

Línea de T-33 y F-80

North American B-25 H N° 164 enero de 1958



Capítulo Quinto

El Cnel. Conrado A. Sáez, Inspector General de la Fuerza Aérea

1959-1961

Pioneros de la Aviación

1959

Las autoridades del Gobierno de la época, sensibles al pionerismo de los aviadores de la época heroica, tomaron varias medidas para favorecer a los supérstites y causahabientes militares de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, otorgando un grado más a los pioneros y pasividad a los segundos; así como conferir el brevet de Piloto Militar, luego de la gestión promovida por el Contra Almirante Atilio Frigerio, para que se le revalidase el brevet de Piloto Militar obtenido el 8 de agosto de 1912 en Aviano, Italia.

Estas resoluciones y decretos fueron promulgadas o puestos en funcionamiento en el mes de enero de 1959.

Museo Nacional de Aviación

El 24 de febrero de 1959, se efectuó la reapertura del Museo Nacional de Aviación, en su nueva ubicación, de los pabellones cedidos por el Consejo Departamental de Montevideo, que se levantan en el predio de la Exposición Nacional de la Producción (hoy Cilindro Municipal). Además a partir de ese día cambia de denominación y dependencia, llamándose ahora "Museo Aeronáutico" y dependiendo administrativa y funcionalmente de la Fuerza Aérea Militar, cesando en sus funciones la Comisión Honoraria nombrada por la Resolución No.15.133 del 22 de diciembre de 1954.

Transmisión de mando y nombramiento de Inspector General Interino de la Fuerza Aérea al Cnel. Conrado A. Sáez

El 1ro. de marzo tiene lugar la ceremonia del cambio de mando de las autoridades nacionales elegidas por la ciudadanía, el último domingo de noviembre de 1958. Al asumir el nuevo Consejo Nacional de Gobierno, presidido por el Doctor Martín R. Echegoyen, se realiza el tradicional desfile militar, donde intervienen alumnos de las Escuelas Militar de Aeronáutica y Técnica de Aeronáutica, sobrevolando el eje del desfile escuadrillas de aviones PT-19, PT-26, T-6, T-11, F-51, B-25, C-47, T-33 y F-80. Ese mismo día es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea, el Coronel (P.A.M.) Conrado A. Sáez, resolviéndose al otro día 2 de marzo, que este nombramiento tiene carácter interino. También el 1ro. de marzo cesa como Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Militar, el Brigadier Juan C. Jorge como era lógico esperar, al nombrar a un Coronel, Inspector General de la Fuerza Aérea; el 5 de marzo es nombrado para este cargo el Cnel. (P.A.M.) Pedro O. Iglesias. El Cnel. Sáez, unido a la aviación desde el año 1930, en la época de los biplanos de motor rotativo, fue uno de los primeros dieciocho oficiales en formar parte del Escalafón de Aeronáutica, cuando se creó en 1934. Como se recordará el Cnel. Sáez estuvo en situación de retiro por ley, desde el 28 de febrero de 1955 hasta el 31 de enero de 1956, volviéndosele a situación de actividad por una ley del 9 de enero de 1956, con fecha 28 de febrero de 1955.

Actividad de estudios y vuelo en la Fuerza Aérea

En mayo dio comienzo al año lectivo en las Escuelas Militar de Aeronáutica y Técnica de Aeronáutica; con el correspondiente Curso de Pilotaje los segundos y terceros años del Curso de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica en aviones PT-19 y T-6; dando inicio también en abril un Curso Acelerado de Pilotaje de Tropa de un año de duración, para aspirantes que hubieran cumplido como mínimo un año de

servicio en la Fuerza Aérea. De la misma manera, en la Base Aérea N°2 de Durazno, comenzaron el reentrenamiento los oficiales recién recibidos en el mes de diciembre, que en su totalidad, salvo los Alféreces Elio Cufré y Ramón Martínez, habían sido destinados a esa Unidad, haciéndolo en aviones DHC.1 "Chipmunk" y T-6, del centro de Entrenamiento e Instrucción de esa Base, que se estaba organizando y se pondría en funcionamiento en el mes de mayo.

Día de la Fuerza Aérea

Con motivo de conmemorarse el 17 de marzo un aniversario mas de la creación de la Fuerza Aérea, la Inspección General estableció una serie de actos, de los cuales los más importantes consistieron en la tradicional colocación de una ofrenda floral al pie del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" y el sobrevuelo de escuadrillas de aviones tácticos sobre todas las ciudades del país de la siguiente manera: cuatro aviones F-51 del Grupo de Aviación N°1 (Rec.Tac.) hicieron sus pasajes sobre Melo, Treinta y Tres, Rocha, La Paloma, Punta del Este y toda la costa hasta Montevideo, inclusive; seis aviones F-80 y T-33 del Grupo de Aviación N°2 (Caza), sobrevolaron Colonia, San José, Florida, Santa Lucía, Canelones y Montevideo, pasando sobre el Aeródromo "Boiso Lanza" a las 11:00, cuando se colocaba la ofrenda floral; cuatro aviones B-25 del Grupo de Aviación N°3 (Bombardeo) volaron sobre Durazno, Tacuarembó, Rivera, Artigas, Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes, San José y Montevideo. El jefe y coordinador de este Agrupamiento táctico de catorce aviones, fue el May. Carlos R. Mercader.

En horas de la tarde el Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Dr. Martín R. Echegoyen, acompañado por el Secretario del Consejo, Sr. Manuel Sánchez Morales y el Jefe de la Casa Militar Tte.Cnel. Julio Tanco, visitaron la Base Aérea N° 1 de Carrasco, donde fueron recibidos por el Ministro de Defensa Nacional Gral. Cipriano Olivera, el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Cnel. Conrado A. Sáez y el Jefe de la Base, Cnel. Juan Villanueva, recorriendo la Unidad.

Escuadrilla de exhibición

Con el arribo de los aviones F-80, la disponibilidad de aparatos de reacción fue excelente y el entrenamiento de los pilotos del Grupo de Caza muy bueno, tanto, que se pensó hacer una escuadrilla de exhibición, como normalmente existe en todas las fuerzas aéreas. A fines de 1958 y principios de 1959, el Jefe de Grupo May. Jorge Borad logró organizar una con los Capitanes Wilder Jackson, Milton Casella y Julio Cabral. Esta escuadrilla acrobática realizó su primera demostración ante el público el día 17 de marzo de 1959, como un número más de los festejos del día de la Fuerza Aérea.

Calamidad nacional, las inundaciones de 1959

A principios del mes de abril, dio comienzo una calamidad nacional por el litoral norte, que se extendió por todo el país en pocos días, con las torrenciales lluvias que se abatieron en la totalidad del territorio nacional, obligando al gobierno a tomar una serie de disposiciones de emergencia a partir del 15 de abril, en que se decretaron medidas prontas de seguridad, interviniendo la Fuerza Aérea con todos los medios a su alcance.

A partir del día 12 de abril, con helicópteros del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, cumplieron permanentemente, vuelos de rescate en la zona de Artigas y Tacuarembó, con el Bell matrícula 002, tripulado por el May. Walther Machado y el Tte.1° Roberto Meyer, apoyados por un AT-11 tripulado por los Capitanes Federico Ortiz y Gerardo Maurente con los mecánicos especialistas Sgto.1° Ribel Batista y Sdo. Juan Caldera. Al peligrar la Represa del Rincón del Bonete se ordenó la evacuación de la totalidad de la ciudad de Paso de los Toros, por lo que se trasladaron los dos helicópteros del Agrupamiento, al campo del Aero Club de dicha ciudad, el Bell 001 era tripulado por los tres Tte.1ros, Rufino Casella y Luis Duarte. Ambos aparatos transportaron y evacuaron innumerables cantidad de personas, víveres, medicinas, etc., así como los explosivos para volar un terraplén, con el fin de dejar escapar las aguas embravecidas del embalse de la represa, que amenazaban el gran muro de contención de

dicha obra. Intervinieron en esta emergencia, muchos aviones de apoyo, que cumplieron cantidad de misiones de reconocimiento y búsqueda de personas aisladas por las inundaciones, siendo de gran ayuda, además, los aviones civiles de los diferentes aeroclubes y privados, que con sus pilotos se prodigaron en la ayuda de los damnificados de esta gran calamidad pública. Basta decir que en el período que fue del 11 de abril al 17 de mayo de 1959, los helicópteros volaron 70 h 8 décimas, el BR 001; y 81 h 5 décimas, el BR 002. y sus pilotos: el May. Walther Machado 48 h 5 décimas; el Cap. Alfredo Sosa 44 h 0, el Tte.1ª Rufino Casella 30 h 0, el Tte.1ª. Luis Duarte 31 h 1 décima, el Tte.1ª. Roberto Meyer 31 h 6 décimas, y el Tte.2ª Júpiter Pérez 30 h 7 décimas. En general, la Fuerza Aérea voló 982 horas, cumplió 626 misiones y transportó 1246 personas. La situación fue mejorando paulatinamente a partir de finales de abril, aunque las inundaciones persistían teniendo que mantenerse las mediadas hasta el día 23 de junio, en que fueron levantadas, volviendo a su cauce normal el entrenamiento de las unidades de la Fuerza Aérea Militar.

Oficiales de la Armada Argentina en el Grupo Nº 2

Desde el mes de setiembre de 1958, la Armada de la República Argentina, por medio de su Agregado Naval ante nuestro país, solicitó a la Fuerza Aérea Militar, la posibilidad de entrenar a oficiales aviadores de su Aviación Naval, en aviones a reacción T-33 del Grupo de Aviación Nº2 (Caza), lo que fue autorizado por el Poder Ejecutivo, comenzando dicho entrenamiento en el mes de mayo de 1959, tres oficiales aviadores argentinos: T/F Máximo Eduardo Rivero Kelly, T/F Carlos Alberto Santanni y T/N Ramón Amadeo Corvera.

Se crea el Centro de Instrucción y Entrenamiento

Desde el año 1953, la Base Aérea Nº 2 acogía todos lo principios de año, la promoción de oficiales que habían recibido sus despachos a

fines del año anterior en la Escuela Militar de Aeronáutica. A partir de 1959, de decidió crear un Centro de Instrucción y Entrenamiento, dentro de la organización de la Base Aérea N°2, que tendría a su cargo esas funciones, que hasta ese momento le competían al Comando de esa Unidad. Se puso en funcionamiento en el mes de mayo de 1959, al nombrarse como Jefe de ese Centro al May.(P.A.M.) Mariano Rodrigo.

El estado de los F-51, accidente mortal

Los ocho F-51 del Grupo de Aviación No.1 (Rec. Tac.) eran mantenidos en orden de vuelo, con grandes problemas y penurias, alternándose a veces unos con otros, por la falta de repuestos y el deterioro de los años, no obstante se hacía lo imposible para mantenerlos volando; a todos ellos se les cambió en el mes de enero de 1959, los rulemanes y varillas de acción del tren de aterrizaje por haberse fisurado, habían sido adquiridos en los Estados Unidos a fines de 1958. A veces también quedaron largos períodos de tiempo parados por falta de refrigerante para el motor (Glycol); a pesar de todo esto el Grupo cumplía su función y un 50% de los aviones se trataba de mantenerlos operativos, además adiestraba nuevos pilotos en este tipo de avión y mantenía el entrenamiento de los más veteranos. De esta manera, su emprendedor Jefe, el May. Mercader, no dejaba que se perdiera la mística del vuelo de este legendario aparato, que ahora parecía relegado a segundo plano, con la llegada de los T-33 y los F-80. Lamentablemente el fin de los "Mustangs" se vio bruscamente acelerado, luego del accidente en el cual perdiera la vida el Alf. Hebert Itté, quien se precipitó a tierra en el F-51, matrícula 267, el día que realiza su primer vuelo en este tipo de avión, el 2 de julio de 1959, por problemas en el selector de los tanques de combustible, en la zona cercana a Bulevar Artigas y la calle Uruguayana, cayendo el aparato entre las casas de ese vecindario, sin que milagrosamente se produjeran otras víctimas. Después de este día solamente se realiza un vuelo cuarenta y tres jornadas mas tarde, el 14 de agosto, vuelo de carácter puramente nostálgico que cumpliera el May. Mercader en el 274, ante la eventualidad de que no se volarían más estos

aparatos, por haber quedado todos fuera de orden de vuelo, al haber llegado al término del calendario fijado, 24 meses, luego de la inspección mayor, aunque aparentemente se encontraban en condiciones aceptables, como así lo demostraron más adelante como se podrá ver.

Accidente en un B-25

Pocos días más tarde de este doloroso accidente, la Fuerza Aérea sufrió un nuevo y rudo golpe, al accidentarse con el B-25 No. 161, seis tripulantes de la dotación del Grupo Aviación No.3 (Bombardeo) al cual pertenecían. El 10 de julio de 1959, despegaron de la Base Aérea No1, tres bombarderos bimotores B-25: el 161 con el Tte.1ro. Enrique Castro y el Tte.2do. Dante Carrero (pilotos), el Tte. 2do. Luis A. Alvez (navegador), el Cbo. Leopoldo Durañona (telegrafista), el Cbo. Antolino Azzi y el Sdo. Juan González (mecánicos); y otros dos comandados, uno por el Tte.1ro. Alfredo Bayssé y el otro por el Tte.2do. Jorge Martínez, con la misión de realizar un vuelo de navegación y bombardeo a la Isla No.7 del embalse del Rincón del Bonete. A su regreso de la misión hacia Carrasco la formación encontró un banco de niebla, por lo cual el guía, que era el avión 161, decidió atravesarlo a instrumentos, siguiéndolo únicamente el avión 162 que era tripulado por el Tte.1°. Alfredo Bayseé y el Tte.2do. Roberto Dego; en forma sorpresiva se encuentran con el suelo, no dando tiempo al guía a recobrar la maniobra, entrando en colisión con la tierra, salvándose el matrícula 162, que como era normal formaba un poco mas arriba que el avión guía, al realizar el Tte. Bayseé una brusca y rápida maniobra, tirando hacia sí los comandos, salvando a su aparato por segundos del desastre. El choque se produjo a velocidad de crucero, destrozándose e incendiándose totalmente, falleciendo cinco tripulantes instantáneamente salvando su vida por haber sido despedido del lugar que ocupaba en la parte trasera del fuselaje, el Sdo. Juan González, prestándosele ayuda por parte de gente de las estancias cercanas, quienes a su vez avisaron telefónicamente a la Base Aérea No.2 de Durazno, ordenando su Jefe, la pronta partida

del Piper 503 al mando del Sgto.1ro. (P.A.M.) Uruguay Curbelo, que aterrizó en las inmediaciones del lugar, que quedaba a tres kilómetros al ONO de la estación Villasboas, 2da. Sección Judicial y Policial del Dpto. de Durazno, evacuando al Sdo. González hacia la Base No.2 y de allí al Hospital de Durazno, donde se recuperó.

Terminan sus cursos Oficiales Navales argentinos

A principios de agosto de 1959 finalizaron en forma satisfactoria el Curso que habían comenzado en mayo, los tres oficiales aviadores de la Aviación Naval Argentina, por lo que el Consejo Nacional de Gobierno autorizó la Inspección General de la Fuerza Aérea a otorgar el Diploma de Piloto Militar y el brevet de Piloto Militar correspondiente, a estos oficiales, de acuerdo a este orden: Teniente de Navío Ramón Corvera, Teniente de Fragata Máximo Rivero Kelly y Teniente de Fragata Carlos Santanni. Ellos fueron los primeros aviadores extranjeros que se calificaron en nuestra Aviación Militar, desde los orígenes en los años diez.

SE CREA EL S.A.S.F.A.

El 6 de agosto se crea el Servicio de Administración y Suministros de la Fuerza Aérea (S.A.S.F.A.), quedando a su cargo el May. Asdrúbal Miranda, quien había sido trasladado desde el Ejército, en el año anterior. Este Servicio toma a su cargo la administración de los rubros que hasta ese momento eran responsabilidad de la Intendencia del Ejército y la Marina. Su primera sede fue en el local de la Inspección General de la Fuerza Aérea en las calles Uruguay y Yí.

CURSOS DE PASAJE DE GRADO EN LA ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR AÉREO

Con el fin de lograr la unidad de doctrina en los Cursos de Pasaje de Grado desde Tte.1ro. a Tte. Cnel. Inclusive, de acuerdo al Art.24 de la Ley No.12.070 (Creación de la Fuerza Aérea Militar), el Consejo Nacional de

Gobierno decretó el 10 de setiembre de 1959, la aprobación de la realización, de acuerdo a un informe de la Inspección General de la Fuerza Aérea, de todos los Cursos de Pasaje de Grado en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, que funcionaba en la Base Aérea No.1.

CREACIÓN DE LA COMISIÓN CALIFICADORA DE SERVICIOS MILITARES Y TRIBUNAL SUPERIOR DE ASCENSOS Y RECURSOS DE LA FUERZA AÉREA

El 22 de octubre y el 26 de noviembre de 1959, se crean respectivamente la Comisión Calificadora de Servicios Militares y el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea, dando de esta manera un paso más hacia la consolidación de la organización de la Fuerza Aérea

VIAJE DE LA E.M.A. A CHILE Y ARGENTINA

Por primera vez, desde que se creó la Escuela Militar de Aeronáutica en 1936, realiza un viaje aéreo de fin de cursos. El 12 de diciembre de 1959 autorizada por el Poder Ejecutivo el 9 de diciembre de 1959, partió del Aeropuerto Nacional de Carrasco en un C-47 y en el UC-45 matrícula 506, la delegación que estuvo encabezada por el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, Cnel. Remo Laporta y compuesta por 2 jefes, 6 oficiales, 23 cadetes de tercer año y 4 técnicos especialistas, (contando las tripulaciones de los dos aviones), a realizar el itinerario que sigue: Santiago de Chile en el día, visitando la Escuela "Cap. Manuel Avalos" de ese país, donde estudiaran en 1915 y 1916 los Ttes.1ª J. M. Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva, hasta el día 15, en que salieron para Córdoba, República Argentina, para visitar la Escuela de Aviación Militar, (en la cual, cuando estaba en El Palomar, Buenos Aires, había estudiado el Tte.2° Cesáreo L. Berisso y el Alf. Esteban Cristi); regresando el día 18 de diciembre a Carrasco, donde tres días más tarde los cadetes recibieron sus despachos de oficiales.

FIN DE CURSOS EN LA ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

El 21 de diciembre se realizó la ceremonia de colación de grados y clausura de cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica en la cual egresan como Alféreces de al Fuerza Aérea los siguientes alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica, pertenecientes a la Promoción "Tte.2° Alfredo Rinaldi".

COMO PILOTOS AVIADORES MILITARES:

Alf. (P.A.M.)	Victor Balbi
Alf. (P.A.M.)	Ruben D. Terra
Alf. (P.A.M.)	Sergio Badano
Alf. (P.A.M.)	Carlos Escuder
Alf. (P.A.M.)	Julio Almada
Alf. (P.A.M.)	Julio Gutiérrez
Alf. (P.A.M.)	Abelardo Ríos
Alf. (P.A.M.)	Julio A. Brites
Alf. (P.A.M.)	Humberto Arione
Alf. (P.A.M.)	Heraclio Abelleira
Alf. (P.A.M.)	Washington Saldivia
Alf. (P.A.M.)	Julio Fasana
Alf. (P.A.M.)	Arnoldo Cambón
Alf. (P.A.M.)	Edison Rosas
Alf. (P.A.M.)	Gisleno Cuadrado
Alf. (P.A.M.)	Roque Aita
Alf. (P.A.M.)	Dámaso H. Cuadro
Alf. (P.A.M.)	Alejandro Wilson
Alf. (P.A.M.)	Jorge de la Llana
Alf. (P.A.M.)	Gerardo García
Alf. (P.A.M.)	Guillermo Ferreiro

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Alf. (N.D.R.)	Joel L. Otero
Alf. (N.D.R.)	Mario G. Conde

Y como Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos.1ros. alumnos del Curso para Oficiales:

Alf. (TE)	José A. Grisolia
Alf. (TE)	Juan A. Buzó

Alf. (TE)	Carlos M. Alvarez	**1959**
Alf. (TE)	Ramón Clastornik	

También en ese día reciben el Brevet de Piloto Aviador Militar de Tropa y la jerarquía de Cabo, los siguientes alumnos del Curso de Pilotaje de Tropa de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Cbo. (P.A.M.)	Pedro E. Barrios
Cbo. (P.A.M.)	José Mª. Valdenegro
Cbo. (P.A.M.)	José I. Barrios
Cbo. (P.A.M.)	José A. Estela
Cbo. (P.A.M.)	José A. Graviz
Cbo. (P.A.M.)	Jesús O. Pintos
Cbo. (P.A.M.)	Hugo J. Rondeau
Cbo. (P.A.M.)	José L. Piastre

1960

La consolidación de la Fuerza Aérea

Es esta década que comienza, puede decirse que la Fuerza Aérea va consolidando su organización general, para así poder cumplir con mayor efectividad los cometidos que su misión le impone. Esto se va produciendo paulatinamente de acuerdo a las circunstancias y necesidades de cada situación y a la evolución lógica que va teniendo la Institución dentro del contexto de las Fuerzas Armadas.

Por otra parte, el Pacto de Ayuda Mutua con los EE.UU. de América (M.D.A.P.), fue un gran auxilio para que esta consolidación se llevara a cabo, pues el hecho de la llegada del nuevo material de vuelo que se iba recibiendo, al igual que los equipos y repuestos, impulsaban el robustecimiento de esta organización que contaba con seis años de vida, desde su creación el 4 de diciembre de 1953.

Comienzo de la actividad y accidente fatal en un T-6

Como todos los años desde 1953, los Alféreces del Cuerpo Aéreo recientemente recibidos en diciembre, fueron destinados a la Base Aérea N° 2

incluidos los dos navegantes. Los Técnicos Especialistas que también recibieron su despacho en diciembre de 1959, fueron asignados a la D.G.T.A.G. y S.

Con objetivos semejantes, los Cabos (P.A.M.) que recibieron sus brevets en diciembre de 1959, fueron pasados en comisión a la D.G.T.A.G y S., a efectos de que realizaran un cursillo de vuelo hasta el día 15 de junio de 1960, con el fin de capacitarlos para cumplir cualquier tipo de misión, en las unidades que se les designaran.

En la mañana del 19 de febrero de 1960, mientras realizaban un vuelo de instrucción correspondiente al programa anual, que incluía entrenamiento de aterrizajes de emergencia simulado en el T-6 G N° 369, los Alféreces Ahiva Berriel piloto instructor y Jorge de la Llana piloto de la Base Aérea N° 2, se precipitaron a tierra en las cercanías del Aeródromo "Tte. 2° M. W. Parrallada", al entrar en tirabuzón en forma inadvertida, pereciendo ambos en forma instantánea. El Alf. de la Llana había recibido el despacho de oficial en diciembre de 1959 y se había presentado a la Base N° 2 pocos días antes.

En los primeros días de marzo comenzó la instrucción en la Escuela Militar de Aeronáutica, de acuerdo al año lectivo 1960 que principió en ese mes, volando los cadetes de segundo y tercer año en aviones PT- 19 y 26, estos últimos aparatos reformados y en abril los alumnos de tercer año de cadetes en AT- 6.

CONMEMORACIÓN DEL 17 DE MARZO

El 17 de marzo se festejó, como todos los años, el día de la Fuerza Aérea. Estos festejos comenzaron en la mañana, a la hora 09:00, con la colocación de una ofrenda floral al pie del monumento al Gral Artigas, en la Plaza Independencia, por parte del Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, acompañado por un alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica y otro de la Escuela Técnica de Aeronáutica. Actuó la Banda Municipal. Estuvieron presente el Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Sr. Benito Nardone; el Consejero, Sr. Eduardo V. Haedo; el

Ministro de Defensa Nacional, Gral. Cipriano Olivera; altas autoridades civiles, militares y diplomáticas. Luego la Agrupación de Banderas de las Unidades de la Fuerza Aérea y los alumnos de la E.M.A. y la E.T.A., llevando a su frente la Banda lisa de la E.M.A. desfilaron ante las autoridades presente, mientras por el aire hacían lo propio escuadrillas de B-25, AT- 11 y F- 80. Más tarde se colocó una ofrenda floral en la tumba del Cap. Juan M. Boiso Lanza, en el Cementerio Central. Cercano al mediodía tres aviones F- 80 del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) frente a la Rambla, entre Trouville y Punta Carretas, realizaron maniobras acrobáticas en formación. Al mediodía se sirvió un banquete en el Hotel Carrasco, con la presencia de las máximas autoridades de Gobierno. Entre los actos programados para ese día, figuró la toma de posesión de una parcela en el Cementerio del Norte, cedida por el consejo Departamental de Montevideo, donde el 10 de agosto de 1975 se inauguró el Panteón de la Fuerza Aérea, al trasladar los restos mortales de Boiso Lanza, desde el Cementerio Central al lugar de su definitivo reposo en nuestro Panteón

Brigadier Conrado A. Sáez, Inspector General de la Fuerza Aérea

El 21 de marzo, se publicó en la Orden de Inspección Gral. de la Fuerza Aérea, el ascenso por concurso al grado de Brigadier, con fecha 1° de febrero de 1960, del Cnel. Conrado A. Sáez, quien a su vez fue nombrado el 22 de marzo Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, regularizándose de esta manera su cargo que hasta ese día era Interino.

EDIFICIO DEL COMANDO GENERAL, COMO NACIÓ

Por esos días en que se publicó el ascenso del Brig. Sáez, este realizaba en el Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, que estaba basado todavía en el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", el curso de piloto de helicóptero H-13G; en una de esas mañanas en que iba a recibir instrucción, comunicó a los Jefes de las Unidades que estaban

asentados en ese aeródromo, (quienes acudían a recibirlo, como correspondía, cada vez que llegaba a este histórico campo de aviación) que eran el Director General de la D.G.T.A.G. y S., Cnel. Dante Paladini y el Director de la E.T.A., Tte. Cnel. Humberto R. Bía y a sus Sub Directores, que en el predio del aeródromo se iba a levantar el edificio del Comando General de la Fuerza Aérea, que en este momento ocupaba un gran inmueble arrendado, en la confluencia de las calles Uruguay y Yí, en Montevideo. Luego de lanzada esta idea que sorprendió a los presentes, designó a uno de ellos, que era el May. Luis A. Charquero, que en esa época era Sub-Director de la E.T.A. encargado de las obras, aunque recién fue nombrado el 9 de agosto de 1961; dando muestras de la energía que lo caracterizaba, adelantó la noticia de que una semana después se comenzarían los trabajos, luego que don Gerardo Dotti, mecánico precursor, ex jefe de los talleres de la vieja Escuela Militar de Aviación a la sazón funcionario de P.L.U.N.A., marcara los cimientos, como lo había hecho 30 años atrás para el entonces Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, cuando construyó, asentado en barro, el edificio principal de aquella institución y que hoy, monumento histórico, sirve como Cuartel General de la Brigada Aérea III. Este fue el origen del actual edificio del Comando General, según nos ha relatado el Cnel. (Av.) Luis A. Charquero, testigo y participante de los hechos.

LOS F- 51 SON ADQUIRIDOS POR BOLIVIA

A principio del mes de mayo, arribó a la Base Aérea Nº 1 una misión de la Fuerza Aérea Boliviana al mando del May. Mario Eguía e integrada por el Sub Tte. Técnico Emilio Avendaño y dos Sub Oficiales Técnicos, con el fin de seleccionar los mejores F-51, que ya habían sido dados de baja por Resolución Ministerial del 23 de febrero de 1960, y adquirirlos para su Fuerza Aérea, la cual había entrado en tratativas tiempo atrás con nuestras autoridades, lo que llevó a estas a solicitar la autorización para realizar una operación de venta con el gobierno de

Bolivia, el día 29 de abril de 1960. La Fuerza Aérea Boliviana disponía de aparatos similares que le habían dado muy buen rendimiento en su territorio con aeródromos y bases aéreas a una altura que normalmente se vuela, y el F-51 tenía la propiedad que a los 16.000 pies de altura era como si comenzara nuevamente de cero pie, pues poseía un supercargador que accionaba más o menos a ese nivel. De los aparatos que restaban, los técnicos bolivianos seleccionaron los F-51 Nos. 254, 255, 259, 260, 263 y 274 poniéndolos en orden de vuelo con la ayuda de los técnicos del Grupo de Aviación N° 1 (Rec. Tac.).

El 17 de mayo de 1960 por Resolución del Consejo Nacional de Gobierno N° 26.448, se autorizó a proceder la venta de estos aviones, repuestos y armamentos, en la cantidad simbólica de US$ 15.000. El 26 de julio partieron los dos primeros F-51, hacia La Paz, Bolivia, vía Córdoba, fueron los No. 259 y 274, comandados por aviadores bolivianos conservando las matrículas originales, con los colores de la bandera boliviana en la cola. Días más tarde hicieron lo propio los demás N° 254, 255, 260, y 263, realizándose ese día, 15 de setiembre de 1960 en la Base Aérea N° 1, una ceremonia de entrega de los aviones, donde hizo uso de la palabra el Cnel. (P.A.M.) Dante Paladini. Fueron escoltados en vuelo por una formación de F-80 del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), hasta Bella Unión, de esta manera desaparecieron de nuestro cielo, los "Mustangs", luego de un período de diez años en nuestras manos.

Desfile en Buenos Aires

Con motivo de haberse cumplido el 25 de mayo de 1960, el 150 aniversario de la Revolución de Mayo, en la República Argentina se realizaron una serie de actos conmemorativos que tuvieron su centro en la ciudad de Buenos Aires.

Nuestro país asociándose a ellos por considerar un ineludible deber estar representados allí envió una delegación de las FF.AA.; encabezando la correspondiente a la Fuerza Aérea, el Cnel. (P.A.M.) Remo

Laporta, Director de la Escuela Militar de Aeronáutica y compuesta por alumnos de esa casa de estudios, que se trasladaron a Buenos Aires en el destructor "Uruguay", más una formación de cinco aviones a reacción del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) y el apoyo de un C-47 del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte). Ese día, la representación de la Escuela Militar de Aeronáutica compuesta por banderas y escoltas mas una compañía de cadetes, desfilaron ante el pueblo de Buenos Aires, sobrevolando el eje del desfile los aviones F-80 del Grupo de Aviación N° 2 (Caza).

NUEVAMENTE EL GRUPO DE AVIACIÓN N° 1 (REC. TAC.) DESAPARECE DE LA FUERZA AÉREA

Al darse de baja los aviones F-51, el Grupo de Aviación N° 1 (Rec.Tac) quedó con un T-6 N° 344 y un DHC.1 "Chipmunk" N° 609 situación que difícilmente se iba a revertir por un largo lapso, por lo que la Inspección General decidió reintegrar este Grupo de Aviación a la Base Aérea N° 2, desmantelándose su organización y distribuyendo su personal entre diferentes unidades, al igual que los vehículos, equipos de hangar, muebles y útiles de oficina ; el T-6 N° 344 se le adjudicó la Base Aérea N° 1 y el DHC.1 "Chipmunk" N° 609 a la Base Aérea N° 2. Esta disposición salió publicada en la Orden de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea N° 689 del 16 de junio de 1960. Nuevamente este Grupo, aunque figurando en la organización general de la Fuerza Aérea, quedaba inexistente en la realidad.

ANIVERSARIO DE LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO

Para el sesquicentenario de la Independencia de México que se festejó el día 16 de setiembre de 1960, esa República hermana invitó a nuestro país para que enviase una delegación de las tres escuelas de formación de oficiales de las Fuerzas Armadas, lo que fue aceptado, enviándose las banderas y escoltas de dichas Escuelas correspondiéndole en la representación de la Escuela Militar de Aeronáutica a los entonces si-

guientes alumnos: Abanderados, Cadetes Ariel Pérez y Carlos Grezzi; Escoltas Cadetes Delco Almada, Ricardo Zecca, Rubén Fernández y Asdrúbal Curbelo. Esta delegación junto con las demás banderas y escoltas; y un mayor del Ejército como Jefe del agrupamiento, fueron enviados en el C-47 N° 510, que fue tripulado por el May. Manuel E. Buadas, Cap. Eduardo Franco, Cap. Luis E. Revello; radiotelegrafista Sgto. 1° (TE) Glober Rodríguez y mecánico Sgto. 1° (TE) Andrés Moreno, realizándose este largo vuelo de ida y vuelta por la ruta del Pacífico, entre los días 10 al 22 de setiembre.

LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO SE MUDAN A CARRASCO

Con el paso de los años y el cambio del tipo de aviones que se encontraban en uso en la Fuerza Aérea, hizo que cada vez fueran menos los aparatos que podían aterrizar en el Aeródromo de "Boiso Lanza", donde se realizaron hasta ese año la mayor parte de la recorrida general de los motores y en lo posible de la célula de los aviones; allí también se encontraba el Depósito General de los repuestos de la Fuerza Aérea. Para subsanar esto, el 22 de setiembre de 1960 se trasladó la División Mantenimiento de la Dirección General de Talleres Almacenes Generales y Servicios, al costado del Hangar de la Base Aérea N° 1 en Carrasco, donde dio servicios a partir de ese momento a toda la Fuerza Aérea, sin limitaciones y sin desplazamientos.

MISIONES AÉREAS AL EXTRANJERO

En este año de 1960, la Fuerza Aérea cumplió una gran cantidad de misiones en el exterior. Fueron muchos los aviones que por diferentes causas efectuaron vuelos fuera del país, o más aún, fuera del continente Sudamericano. Por supuesto el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) con sus C- 47 fue el más solicitado, como siempre, para que solucionara los problemas que le planteaba el mando, quien a su vez recibía las mas variadas peticiones del gobierno con el fin de que diera satisfacción a sus demandas de transporte de personas o cosas; así fueron dele-

gaciones; cargas de medicinas, alimentos etc.; que se cumplieron todas con alto índice de profesionalidad. Una de las misiones que escapó un tanto a la regla general, fue realizada entre los días 5 y 9 de octubre de 1960 a la República Argentina, para intervenir en los actos de la "XV Semana de Aeronáutica" en que nuestro país fue representado por seis aviones a reacción F-80, del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), pero también fueron acompañados por un C-47 del Grupo 4, de apoyo y transporte donde fue el Jefe de esta delegación que era el Cnel (P.A.M.) Pedro O. Iglesias, Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.

PRIMEROS DOS C-47 QUE RECIBE POR EL M.D.A.P., LA FUERZA AÉREA

El 22 de noviembre, arriban a Carrasco dos aviones C-47, cedidos por la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América a nuestra Fuerza Aérea, de acuerdo al pacto M.D.A.P., los cuáles son asignados el 29 de noviembre al Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), y matriculados el N° de serie 43-48131 que era un C-47A-30 DK con el N° 512 y el N° de serie 43-15151 que era un C-47A-80-DL con el N° 513. Son los primeros de los quince que se recibirán hasta 1970.

SE GRADÚA LA PROMOCIÓN "CORALIO C. LACOSTA"

El 21 de diciembre, al finalizar los Cursos de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se realizó la ceremonia y fiesta de fin de año. Recibiendo sus despachos de oficial de la Fuerza Aérea los alumnos de la Promoción "Cap. Coralio C. Lacosta", según el siguiente orden.

Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos:

Alf. (P.AM.)	Ariel Pérez
Alf. (P.AM.)	Mario Consens
Alf. (P.AM.)	Roberto Leira
Alf. (P.AM.)	Carlos Muñoa
Alf. (P.AM.)	Carlos Puchala
Alf. (P.AM.)	Javier Bentancor
Alf. (P.AM.)	Miguel Lazo

1960

Alf. (P.AM.)	José Villamil
Alf. (P.AM.)	Ramírez González
Alf. (P.AM.)	Gerónimo Cardozo
Alf. (P.AM.)	Hugo Soto
Alf. (P.AM.)	Wellington Acevedo
Alf. (P.AM.)	Antonio Iglesias
Alf. (P.AM.)	Walter Vives
Alf. (P.AM.)	David Puchot
Alf. (P.AM.)	Carlos Zárate

Como Navegantes Diversos Roles los siguientes alumnos:

Alf. (N.D.R.)	Carlos A. Grezzi
Alf. (N.D.R.)	Delco H Almada
Alf. (N.D.R.)	Oscar H. Vallejo
Alf. (N.D.R.)	Walter I. Robaina

Y como Alférez Técnico Especialista el siguiente alumno Sgto. 1° alumno del Curso para Oficiales: Alférez (TE) César R. Tarocco.

1961

El Cnel. Remo Laporta Jefe del Estado Mayor General

El año 1961 comienza en la Fuerza Aérea con un importante nombramiento al designar el Poder ejecutivo el 11 de enero, como Jefe del Estado Mayor General, al Cnel Remo Laporta, al haber quedado vacante este alto cargo el segundo en significación dentro de la Fuerza Aérea, por haber sido nombrado Agregado Aeronáutico en la República Argentina, al Cnel. Pedro O. Iglesias, quien lo ocupó hasta octubre 1960.

NUEVAS JERARQUÍAS PARA EL PERSONAL SUBALTERNO

Esta última designación fue publicada en la Orden de Inspección Gral. de la Fuerza Aérea de fecha 30 de enero de 1961, igual que la Reglamentación Provisoria sobre Equiparación, Ascensos e Ingresos del Per-

sonal de Tropa de la Fuerza Aérea, que fueron aplicadas con fecha 1° de enero de 1960, de acuerdo a las normas establecidas en la Ley de Presupuesto del 30 de noviembre de 1960, aprobada por el Consejo Nacional de Gobierno en Decreto N° 24391, en la cual entre las innovaciones más importantes figura la creación de la categoría de Soldado de 2ª, siendo en la calidad de esta jerarquía que se ingresará en el futuro en la Fuerza Aérea, también crea el grado del Sub Oficial Mayor, como, máxima para el personal subalterno, las intermedias entre estas últimas fueron, Soldado de 1ª, Cabo de 2ª, Cabo de 1ª, Sargento y Sargento 1°. Todas estas son las jerarquías que rigen hoy en día excluyendo el personal aeronáutico.

Los primeros Sargentos 1os. que accedieron a la jerarquía de Sub Oficial Mayor de la Fuerza Aérea fueron los Sres. Pilotos Aviadores Militares: Edgardo Aramburú, Ruben Jackson, Roberto Magnoni y Washington Galarza; y de Servicio Generales: Pablo Molins y Juan Carlos Silva, todos ellos veteranos y distinguidos servidores de la Institución, que ascendieron el 30 de enero de 1961 con fecha 1° de febrero de 1960.

NUEVOS OFICIALES AL CENTRO DE INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO

Como todos los años, la promoción de oficiales, que se recibió en diciembre de 1960 pasado, fue destinada en su totalidad, aviadores y navegantes, a la Base Aérea N° 2, pasando a perfeccionarse en el Centro de Instrucción y Entrenamiento, que funcionaba en esa Unidad desde 1959. Solamente el Alférez Técnico Especialista, también recibido en diciembre, fue destinado a la Base N° 1.

INVITACIÓN BOLIVIANA

En retribución al solidario y abierto comportamiento que tuvo nuestra Fuerza Aérea con su hermana de Bolivia, en la venta prácticamente

simbólica de los F-51 en el año anterior, fueron invitados a La Paz, Bolivia, entre los días 20 y 23 de enero de 1961, el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado A. Sáez; el Brig. Gualberto F. Trelles, los Coroneles Danilo Sena y José Pérez Caldas; el May. Dewar Viña y el Cap. Carlos P. Pache; quienes se trasladaron en un C-47 del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), donde fueron muy agasajados.

VUELOS A BUENOS AIRES Y RÍO DE JANEIRO

Ante una solicitud de la Inspección General, el Poder Ejecutivo, autorizó a la Fuerza Aérea con fecha 24 de enero, a enviar todos los meses aviones de transporte a las ciudades de Buenos Aires y Río de Janeiro con el fin de entrenamiento de tripulaciones en navegación, radio, etc. Este fue el inicio de los vuelos regulares de lo que más tarde se llamaría T.A.M.U (Transporte Aéreo Milita Uruguayo).

ACCIDENTE MORTAL DE UN CADETE

En circunstancias en que el día 9 de marzo de 1961 se realizaba un vuelo de Instrucción en el avión T-6 N° 349 de la Escuela Militar de Aeronáutica, tripulado por el Tte.2° Hebert Etcheverry, instructor, y el cadete Bruno Hamann, alumno, en las cercanías de la Estación Migues, Departamento de Canelones, comenzaron a efectuar pérdidas de velocidad y tirabuzones a unos 7.500 pies de altura, cuando siendo la hora 09 y 10 minutos no logran restablecer el aparato de una de estas últimas maniobras, por lo que el instructor decide que se abandone el avión cuando pasan los 3.500 pies en descenso, sin que el alumno cumpla con la orden por lo que salta él, ya a unos 200 pies sobre el terreno, llegando sano y salvo al suelo. El cadete Hamann, quizá aterrorizado por esta extraordinaria situación, continuó en el aparato hasta que este se destruyó al chocar con al tierra, pereciendo instantáneamente.

Este accidente ocurrido cuando recién habían comenzado los cursos de ese año en la Escuela Militar de Aeronáutica, entorpeció su

normal desarrollo, aunque esto fue superado, como siempre ocurre, gracias al espíritu místico que reinaba y reina en la institución, por la carrera que sus integrantes siguen, la aviación

Día de la Fuerza Aérea

Como se programó para el "Día de la Fuerza Aérea", el 17 de marzo de 1961, que cayó en viernes, se conmemoró con características inéditas hasta el momento haciendo partícipe de los festejos a la ciudad de Montevideo. En esa jornada se efectuó un homenaje en la mañana al Gral. Artigas, colocando una ofrenda floral al pie de su monumento en la Plaza Independencia; en la Base Aérea Nº 1 Carrasco se hicieron vuelos de bautismo en aviones C-47 para alumnos de liceos de enseñanza secundaria; y en la tarde a partir de las 17 y 30 horas, se realizó sobre el mar en la zona que va desde Trouville a Punta Carretas frente a la Rambla República del Perú (hoy Rambla Mahatma Gandhi) una demostración de tiro y acrobacia aérea por parte de aviones de los Grupos de Aviación Nº 2 y 3. Fue una excelente exhibición que testimonió el alto grado de entrenamiento y capacidad profesional de los integrantes de la Fuerza Aérea. En horas de la noche, el Club de la Fuerza Aérea procedió a la inauguración de la sede social en la antigua residencia del Sr. Tapié en la Avda. 8 de Octubre hoy parte del Ministerio de Defensa Nacional.

SE COMIENZA A FORMAR LA BANDA DE MÚSICOS

Luego de formada a partir de fines de 1957, una Banda Lisa en la Escuela Militar de Aeronáutica, se pensó en organizar una Banda de Músicos, para lo que se hizo un llamado a concurso el día 14 de abril de 1961, con el fin de seleccionar doce cargos de músicos, figurando en el tribunal de concurso el Cap. (B.M.) Walter Miños, que de esta manera se integraba por primera vez a la Institución encargándose de constituir la futura banda que a principio de 1962 quedaría pronta.

NUEVO C-47D SE RECIBE POR EL M.D.AP. VUELOS A PARAGUAY Y BOLIVIA

1961

Continuando con la recepción de aviones C-47 por medio del Convenio de Asistencia Recíproca con los EE.UU. de América (M.D.A.P), se recibió por este conducto el día 7 setiembre de 1961, el C-47D N° de serie 43-16138 al cual se le matriculo con el N° 514, adjudicándoselo al Grupo de Aviación N° 4 (Transporte).

Con la buena disponibilidad de aviones de transporte con que se contaba y la posibilidad de que en el futuro fuera incrementándose, al ir recibiéndose más aviones C-47 por medio del Convenio de Asistencia Recíproca, la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea solicitó al ministerio de Defensa Nacional y este al Gobierno la autorización para realizar vuelos mensuales hasta Asunción del Paraguay y de allí continuar hasta Santa Cruz de la Sierra en Bolivia; lo que fue autorizado el 10 de octubre de 1961, comenzándose de esta manera los vuelos al país del altiplano.

SE ADQUIEREN AVIONES CESSNA 182

Para sustituir los aviones ambulancia y estafeta Ryan "Navion", en uso en la Fuerza Aérea desde fines de la década del 40, se adquirieron a su representante en Uruguay Horacio Torrendell S.A., dos aviones Cessna 162 "Skylane" cuadriplazas, con motor Continental de 230 HP. Dichos aviones vinieron encajonados en barco y fueron armados en el Aeródromo Angel S. Adami en el mes de octubre de 1961; probados en vuelo y entregados el día 20 de octubre por el autor, al Sgto. (P.A.M.) Oriol Sención de la D.G.T.A.G.y S. sus números de fábrica eran 18253548 y 18253549, fueron matriculados con los números 523 y 524 respectivamente (tiempo después rematriculados: 740 y 741). Fueron asignados al Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate.

NUEVA DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DE LA FUERZA AÉREA

Por un anexo en la Orden de la I.G.F.A. N° 801 del 25 de octubre de 1961 se efectuó una nueva distribución de plazas del personal subalter-

no de la Institución que en esa época era de 351 técnicos y 608 de servicios generales.

El Cnel. Esteban Cristi asciende a General en retiro

El 27 de octubre de 1961 se publicó en la Orden I.G.F.A. N° 803, el ascenso del Precursor de la Aeronáutica Uruguaya, Cnel. en situación de retiro don Esteban Cristi, al grado de General en situación de retiro por Ley aprobada el 11 de octubre de 1961, dado sus señalados servicios a la Aeronáutica Militar. El Gral. Cristi fue uno de los cuatro fundadores de la Escuela Militar de Aviación en 1916, junto a Boiso Lanza, Berisso y Sáenz Lacueva. Este reconocimiento fue propiciado por el entonces Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Brigadier Sáez, persona muy sensible por la historia aeronáutica y fue una especie de agradecimiento a quien comenzó a volar en la época heroica y como se dijo anteriormente le tocó imponer las ideas de su compañero y amigo el Gral. Berisso en 1936, cuando se creó el Arma de Aeronáutica.

Otro C-47 para el Grupo 4

El 6 de diciembre de 1961 se recibió por medio del M.D.A.P., el segundo C- 47 en este año; se trataba de un TC-47B-25DK, N° de serie 44-76438, equipado originalmente como entrenador de navegación, de ahí la T antes de la C. Se le matriculó con el N° 515 y fue asignado al Grupo de Aviación N° 4 (Transporte)

Promoción "Cnel. Felipe Gutiérrez"

El 21 de diciembre de 1961, se realizó la ceremonia de fin de curso y colación de grados en la Escuela Militar de Aeronáutica, por la cual recibieron sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Promoción "Cnel. Felipe Gutiérrez" de acuerdo al siguiente orden.

Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos: **1961**

Alf. (P.A.M.)	Asdrúbal H. Curbelo
Alf. (P.A.M.)	Ricardo A. Zecca
Alf. (P.A.M.)	Ruben Fernández
Alf. (P.A.M.)	Jorge E. Mac Eachen
Alf. (P.A.M.)	Walter J. Martínez
Alf. (P.A.M.)	Ariel E. Ferré
Alf. (P.A.M.)	Yamandú R. Camacho
Alf. (P.A.M.)	Miguel A. Olivera
Alf. (P.A.M.)	César A. Borucki
Alf. (P.A.M.)	Adolfo F. Cachón
Alf. (P.A.M.)	Néstor R. Arrigoni
Alf. (P.A.M.)	José Porro
Alf. (P.A.M.)	Enrique Crosa
Alf. (P.A.M.)	Jorge Pedragosa
Alf. (P.A.M.)	Carlos R. Moraes
Alf. (P.A.M.)	Walter A. Pintos

Como Navegante Diversos Roles los siguiente alumnos:

Alf. (N.D.R.)	José E. Fulladosa
Alf. (N.D.R.)	Williams Demattias

Y de Alféreces Técnico Especialista los siguientes Sargentos. 1os., alumnos del Curso para Oficiales

Alf.(TE)	Ismael Green
Alf. (TE)	Juan M. Calvo

Aeródromo Cap. Boiso Lanza. Foto de 1960 donde se aprecia el antiguo emplazamiento de la estatua "A la Aviación Vanguardia de la Patria" de José Belloni.

1959. Curso de Aspirantes de la Escuela Militar de Aeronáutica

Lockheed F-80 FAU 213

Capítulo Sexto

Aviación Militar, 50 aniversario

1962-1964

Se inaugura la nueva Sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea en Boiso Lanza

1962

El año 1962, como los anteriores comienza en la Fuerza Aérea con el período de licencia, aunque como viene sucediendo desde 1953 y continúa hasta hoy en día, lo más importante de este primer mes es el nombramiento de los nuevos oficiales para prestar servicios en la Base Aérea N° 2 y dentro de ella en el Centro de Instrucción y Entrenamiento, y así comenzar el nuevo año y la carrera profesional de estos jóvenes aviadores y navegantes; los Alféreces Técnicos que también se recibieron en diciembre de 1961, comienzan su carrera de oficiales en la D.G.T.A.G y S. Donde fueron nombrados al igual que los aviadores en el mes de enero.

Los corrientes cursos lectivos en las escuelas de formación de oficiales y técnicos, dieron comienzo al final del período de vacaciones en forma normal y a la vez se inició la instrucción de orden cerrado para desfile, teniendo en cuenta los actos del 17 de marzo, que en este año como se podrá apreciar serán muy significativos. Asimismo se intensificó el entrenamiento acrobático de la escuadrilla de exhibición y se empezó el adiestramiento de bombardeo a blancos en el mar para la demostración del Día de la Fuerza Aérea, de acuerdo a lo previsto por la Comisión de Festejos que se formó para ese día, la cuál era presidida por el Cnel. Jaime Meregalli.

Los actos de recordación del Día de la Fuerza Aérea, comenzaron el viernes 16 de marzo de 1962 en horas de la tarde. A las 17 horas

el Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig. Conrado A. Sáez y el Cadete más joven, Norberto Araújo colocaron una ofrenda floral al pie del monumento del Gral. Artigas en la Plaza Independencia estando presentes los cuerpos de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y Técnica de Aeronáutica, banderas y escoltas, oficiales, personal de tropa y un buen marco de público; a su final se efectuó un desfile de las escuelas que estuvieron presentes, con la actuación de la flamante Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, que de esta manera se integró a la Institución, estando al mando desde aquel día el entonces Cap. Walter Miños. Esta Banda tomó como fecha de creación el 17 de marzo de 1962, el 7 de marzo había pasado a depender de la Inspección General; su asiento provisorio fue la Base Aérea N° 1. Sobrevoló la ceremonia una escuadrilla de 6 aviones F-80.

El sábado 17 de marzo de 1962, estaba previsto en los festejos dos tipos de actos: uno en horas de la mañana en el Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", y otro en la tarde que iba a ser una exhibición aérea sobre la rambla de Trouville, en la cual intervendría la escuadrilla acrobática Argentina "Cruz del Sur", la escuadrilla acrobática del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), bombardeo y formaciones de aviones B-25 del Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo) y formaciones y demostraciones de aviones C-47 del Grupo N° 4 (Transporte). Por causas meteorológicas, al formarse niebla, solo se cumplieron los actos de la mañana, quedando los otros suspendidos hasta el sábado próximo, 24 de marzo.

Los actos en "Boiso Lanza" consistieron en la inauguración de la nueva sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea. A las 11 horas comenzó la ceremonia con la ejecución del Himno nacional, por la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, coreada por los Cuerpos de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica de Aeronáutica. Estuvieron presentes el Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Escribano Faustino Harrinson, el Consejero Nacional Dr. Justo M. Alonso, el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Modesto Rebollo, el Sub Secretario de Defensa Nacional C/A Hispano Pérez

Fontana, el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea Brig. Saéz, el Inspector Gral. de la Armada C/A Víctor M. Dodino, el Inspector Gral. del Ejército, Gral. Omar Porciúncula, Embajadora de Venezuela, Sra. Mercedes Carvajal de Arocha y agregados aeronáuticos. El Presidente del Consejo Nacional de Gobierno cortó la cinta simbólica inaugurando el nuevo pabellón. Este edificio que solamente era la planta baja de lo que hoy es el Comando Gral. de la Fuerza Aérea, y que está situado de este a oeste, fue diseñado por el arquitecto Cnel. (CT) Jorge Steineck del Servicio de Arquitectura Militar y fue dirigido por el técnico de dicho Servicio Sr. Albicetti; como se recordará don Gerardo Dotti fue quien marcó los cimientos y el encargado de las obras fue el May. Luis Charquero; el responsable de la parte financiera era el Cnel. (Adm.) Horacio Enciso, ex (P.A.M.) quien efectuaba las sub-contrataciones, compraba materiales, etc. Todos ellos imbuídos de un gran entusiasmo promovido y provocado por la ejecutividad del Inspector General Brig. Saéz, notable hombre de acción.

Para acceder al nuevo edificio hubo que hacer un nuevo camino y otra entrada sobre la Avda. de Mendoza; por aquellos días se finalizaba la repavimentación de la Avda. 8 de Octubre, obra que fue realizada por la empresa de los Ingenieros Sampson y Serrato que fue a quien se les encargó este trabajo.

Luego que se puso a funcionar la nueva obra, fue necesario ornamentar sus alrededores por lo que el Inspector General usando sus influencias, logró captar la ayuda de un técnico del Vivero Nacional, quien dirigió la plantación de las diferentes especies de árboles nobles que hoy hermosean sus alrededores. El problema es que crecieron demasiado cercanos uno de otros y los grandes ventanales que hizo colocar en el edificio y en el otro piso que se levantó más tarde o primer piso, para que se viera el movimiento del aeródromo y se pudiera seguir el aterrizaje y decolaje de los aviones, quedaron tapados por el follaje de los árboles y plantas, perdiéndose de vista a la pista de aterrizaje, que es el más bello paisaje.

Como fin de la ceremonia en el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", se hizo entrega de los brevets a los oficiales de la Armada que fueron alumnos de los Cursos de Pilotaje y de Piloto Aviador Militar de la Escuela Militar de Aviación y de la Escuela Militar de Aeronáutica recibiéndolo: el C/A Horacio del P. Bogarín los C/N: Leopoldo Otero, Juan Carlos Deambrosio, Washington Marroche, Miguel Cabrera, Carlos Mari y Gastón Larrañaga; los C/F Adhemar Torres, Carlos Fernández y Enrique Falco: los T/N Jorge Canfield y Julio Rico.

Finalmente, luego de la forzosa postergación a causa de la niebla, tuvo lugar el sábado 24 de marzo de 1962 la demostración aérea de los Grupos de Aviación N° 2, 3 y 4 en la zona del Río de la Plata comprendida entre Trouville y Punta Carretas, teniendo como eje y punto de observación el Club Nautilus. Dio comienzo esta demostración con una pasada a baja altura de una formación de tres aviones B-25, la que luego de ponerse en fila, bombardeó blancos sobre el río con bombas incendiarias; inmediatamente después el Jefe del Grupo May. Juan Erro, efectuó un bombardeo de precisión a altura media, unos tres mil pies, dando en el blanco, que era una balsa con explosivos, los que estallaron con grandes llamaradas y humo; enseguida dos de estos aparatos encabezados por uno al mando del Tte. 1° Werner Malatés, arrojaron cuatro bombas reales de 500 libras, simulando un ataque a un submarino. Continuó la exhibición con la aparición de una formación de cuatro transportes C-47 al mando del jefe del Grupo de Aviación N° 4 May. Julio Loureiro, que arrojaron por el portalón una serie de bidones en paracaídas, los cuales sirvieron como blancos para los aviones F-80 que aparecieron casi sin intervalo atacándolos con fuego de ametralladora, cohetes de dos pulgadas y bombas antipersonal. Como acto final y plato fuerte de esta exitosa demostración ante un inmenso público que colmaba la Rambla República del Perú (como era denominada en aquella época), apareció en perfecta formación la Escuadrilla Acrobática del Grupo de Aviación N° 2, compuesta por el Cap. Milton Casella como guía, el Tte. 1° Alain Alonso a la izquierda, el Cap. Julio Cabral

a la derecha el Tte. 1° Goy Ortiz atrás como "farolito". Realizando ejercicios intercalados el que ofició de "solo", May. Walter Samarello, Jefe del Grupo de Aviación N° 2 (Caza). Las maniobras fueron las normales para este tipo de exhibición con loopings, tonneaux, etc. Hechas con gran limpieza en conjunto que maravillaron al público y el buen entrenamiento que reinaba en la Fuerza Aérea, rubricada con el entusiasmo y el afecto del pueblo que en cantidad de miles colmó esta zona tan hermosa de Pocitos.

Ascenso y dos C-47 B para el Grupo N° 4

Con fecha 3 de abril de 1962 salió, publicado en la Orden de la I.G.F.A N° 833 el ascenso con fecha 1° de febrero del alumno de tercer año de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica a Alférez (N.D.R.)

Alf. (N.D.R.) Julio M. De Sosa

El día 6 de abril de 1962, se recibieron en el Aeropuerto Nacional de Carrasco dos transportes C-47B, de acuerdo al pacto de ayuda mutua con los EE.UU. de América. Estos aparatos fueron traídos en vuelo desde Estados Unidos por tripulaciones americanas y se matricularon

C-47B-1- DK	N° Serie 43-48347	Matrícula 516
C-47B-35 DK	N° Serie 44-77079	Matrícula 517

ORÍGENES DE LA BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE, HOY BRIGADA AÉREA III, CON EL NACIMIENTO DE LA JEFATURA DE AERÓDROMO MILITAR "CAP. BOISO LANZA"

El Brig.. Sáez en los variados viajes que realizó a las diversas bases de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América, observó que independientemente de la diferentes entidades que estaban estacionadas en cada una de ellas, existía una organización que estaba a cargo del mantenimiento de su infraestructura, seguridad, limpieza etc. Y que se mantenía autónoma de las otras que pudieran estar en ese predio.

Como en el Aeródromo "Boiso Lanza" estaba ocurriendo algo parecido al existir ya en 1962 tres entidades diferentes como eran la Inspección Gral., la D.G.T.A.G. y S. y la E.T.A encomendó al May. Luis A. Charquero a principios de 1962, que a la sazón prestaba servicios en la E.T.A. como Sub Director, la redacción de un proyecto de reglamentación, teniendo en cuenta sus ideas y experiencias. El proyecto se llevó a cabo y se transformó en F.A.M. Reglamentación; el próximo paso fue dotar de un jefe que organizara el nuevo cuerpo, recayendo la designación en May. Luis Charquero, (quien ascendió a Tte.Cnel. en octubre de 1962), el 27 de abril de 1962, con facultades de Jefe de Unidad, como Jefe del Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", teniendo la responsabilidad sobre todos los servicios generales del Aeródromo como eran: servicio de radio, teléfonos, Policía Militar y cuidado y conservación del predio. Para su funcionamiento se creó el 24 de mayo de 1962, la Policía Militar de Aeródromo "Cap. Boiso Lanza" con una serie de elementos de tropa procedentes de la I.G.F.A., de la D.G.T.A.G y S., de la E.T.A, consistentes en: un Sgto., cuatro Cabos y veintisiete Sdos.

El traslado de la División Mantenimiento de la D.G.T.A.G y S. se iba efectuando hacia Carrasco en forma sostenida desde fines de 1960, y sin pausa a medida que las circunstancias y la disponibilidad de lugar en el hangar de la Base Aérea N° 1 y en los galpones que se levantaron al efecto se organizaban. Cuando quedó totalmente libre un hangar en Boiso Lanza le fue asignado a la flamante "Unidad" de la Policía Militar que sirvió como alojamiento para la tropa y despacho para el Jefe del Aeródromo y de los dos oficiales que se nombraron para prestar servicio con él.

Esta "Unidad" de la Jefatura de Aeródromo fue adquiriendo más cuerpo a medida que el tiempo transcurría, otras sub unidades pasaron a sus dependencias y fue creciendo hasta transformarse en la Unidad de Servicio del Aeródromo "Cap. Boiso Lanza" con la sigla U.S.A.C.B.L. y años después en la B.S.T., como se verá más adelante.

1962

SERVICIO DE COMUNICACIONES **1962**

Respondiendo al impetuoso avance tecnológico que, sobre todo en el campo de la electrónica, viene alcanzando a equipos y procedimientos, la Fuerza Aérea el 6 de julio de 1962, organiza el Servicio de Comunicaciones (luego de Comunicaciones y Electrónica), en el que se establece un único mando técnico en la especialidad y agrupa a todos los medios en personal y material bajo esa Dirección, teniendo como sede la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea.

El Cnel. Remo Laporta asciende a Brigadier

El 16 de agosto de 1962, el Poder Ejecutivo, luego que la Cámara de Senadores concedieran la venia correspondiente, confirió el ascenso al grado de Brigadier, con fecha 1° de febrero de 1962 al Cnel. (P.A.M.) Remo Laporta. El Brigadier Laporta se había recibido en 1937 de Alférez de Arma de Caballería en la Escuela Militar, integrándose al Arma de Aeronáutica en 1938 como alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica, de donde recibió sus alas de P.A.M. el 20 de diciembre de 1939, realizando una destacadísima carrera en la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea, hasta este día en que recibió las merecidas palmas de Oficial General. Fue confirmado en su destino de Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Militar.

Accidente fatal y traslado de la División Mantenimiento

Durante la realización de un vuelo en el AT-6 N° 337, a principios de la tarde del 27 de agosto de 1962, en la Escuela Militar de Aeronáutica, para un curso de instructor que efectuaba el Alf. Julio Almada con el Tte.2° Carlos Flebbe en el cual se hacían pasajes bajos en la cabecera de la pista con ascensos en "tonneaux" lento para luego aterrizar, por descuido, tocan un ala en el suelo accidentándose y perdiendo la vida ambos en forma instantánea, dada la velocidad del impacto.

En el mes de octubre se finalizó el traslado de la División Mantenimiento de la D.G.T.A.G y S. Para la Base Aérea N° 1, Ya en el mes de mayo ante la inminencia del fin de este traslado, la Inspección General en una anexo a la Orden N° 842 había dado las normas generales, obligaciones, organización de los talleres de la Base Aérea N°1, organización de los talleres de la D.G.T.A.G y S., destino de oficiales, técnicos y tropa; además dio las directivas de reorganización del aprovisionamiento en la Fuerza Aérea.

Ceremonia de entrega de dos C-47

El día 19 de diciembre, en un sencillo acto realizado en la Base Aérea N° 1 el Jefe de la Misión Aérea de los EE.UU. de América, Cnel. Hal H. Conner hizo entrega al Director General de la D.G.T.A.G y S. de dos bimotores C-47:

C-47B-5-DK	N° Serie 43-48722	matrícula 518
C-47B-35-DK	N° Serie 44-77099	matrícula 519

Aparatos entregados al amparo del Convenio de Asistencia Mutua entre Uruguay y los EE.UU. de América, que habían arribado al país los días 15 y 17 de diciembre de 1962, traídos por tripulaciones americanas. Estuvieron presentes en esta ceremonia el Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, el Jefe de Estado Mayor, el Embajador de Estado Unidos de América, Sr. Wymberley Coerr, personal diplomático y oficiales de la Fuerza Aérea. Estos transportes fueron adjudicados el 7 de enero de 1963 al Grupo de Aviación N° 4 (Transporte)

Promoción Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías

El 21 de diciembre reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos pertenecientes a la Promoción "Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías", en homenaje al primer Insp. Gral. que tuvo la Institución, quien había fallecido el 1° de abril de 1960.

Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos: **1962**

Alf. (P.A.M.)	Artigas Fernández
Alf. (P.A.M.)	José A. San Martín
Alf. (P.A.M.)	Juan C. Martínez
Alf. (P.A.M.)	Roberto A. Ferradás
Alf. (P.A.M.)	Fredy T. Prieto
Alf. (P.A.M.)	Victor H. González
Alf. (P.A.M.)	Erich E. Buhl
Alf. (P.A.M.)	Mario J. Cipolina
Alf. (P.A.M.)	Julio R. Araújo
Alf. (P.A.M.)	Servando Cid de la Paz
Alf. (P.A.M.)	Horst D. Buhl
Alf. (P.A.M.)	Eros O. Carbajal
Alf. (P.A.M.)	Edward H. Castro
Alf. (P.A.M.)	Rolando C. Fernández
Alf. (P.A.M.)	Oscar M. Machado
Alf. (P.A.M.)	Eduardo Aguirre
Alf. (P.A.M.)	Mario Gurbindo
Alf. (P.A.M.)	Ramón M. Suárez
Alf. (P.A.M.)	Enzo H. Scarone
Alf. (P.A.M.)	Walter J. S. Dopazo
Alf. (P.A.M.)	Juan C. Sienra
Alf. (P.AM.)	Ariel Paganini
Alf. (P.A.M.)	Guzmán Falagian
Alf. (P.A.M.)	Enrique M. Marfetán
Alf. (P.A.M.)	Alfredo C. Sánchez

Como Navegantes de Diversos Roles

Alf. (N.D.R.)	Juan A. Braun
Alf. (N.D.R.)	Luis H. Otero

Y de Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1° alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE)	Manuel M. R. Villaamil
Alf.(TE)	Julio Dimperio
Alf.(TE)	Carlos E. Flores

1963

Al Grupo de Aviación Nº 3, se le asignan C-47 como en 1947

El comienzo del año 1963 trajo una novedad que pautaría la transformación de un Grupo Táctico en transporte, como en 1947 el Grupo de Aviación Nº 3 (Bombardeo) se le asignaron bimotores C-47, pero esta vez serán cuatro aparatos que pasaron a integrar esta Unidad a partir del día 7 de enero de 1963, C-47 Nº s. 509, 513, 514, y 517.

El puente nuevo sobre el Río Yí y la División del Predio de la Base Aérea Nº 2

El nuevo puente insumergible sobre el Río Yí y sus accesos, traerá aparejado una serie de cambios en el perímetro de la superficie de la Base Aérea Nº 2 por el pasaje de la Ruta 5, dentro de su antiguo predio, perdiendo más de 11 hectáreas con esta obra, que se transferirán al Ministerio de Obras Públicas a partir del año que comienza.

Destino para los Nuevos Oficiales egresados en diciembre

Como los años anteriores los nuevos oficiales aviadores y navegantes fueron destinados a la Base Aérea Nº 2, pero recién a partir del día 14 de febrero. Hasta ese día continuaron en la Escuela Militar de Aeronáutica que se encargó de su entrenamiento de vuelo, junto a ellos fue también destacado en Durazno el Alf. (TE) Manuel M. R. Villaamil, que era procedente de la Base 2. Los otros dos Alféreces Técnicos fueron enviados a la D.G.T.A.G. y S.

Colisión en vuelo de dos F-80

En preparación para las demostraciones de acrobacia en formación para el próximo 17 de marzo, cincuentenario de la Fuerza Aérea Militar, decoló de Carrasco una formación de cuatro aviones F-80 en la

tarde del 28 de febrero de 1963, con el fin de afinar su exhibición. Esta Escuadrilla estaba compuesta por el Cap. Alain Alonso en el F-80 N° 217, como el N° 1; el Alf. Carlos Muñoa en el F-80 N° 221, como el N° 2, el Cap. Dante Lagurara en el F- 80 N ° 214 como N° 3; y el Tte. 1° Gregorio Abella en el F-80 No. 222 como el N° 4. Luego de varias maniobras acrobáticas en formación, a la hora 18 y 35, en una de ellas, un tonel lento hacia la izquierda, los aviones N° 214 y 222 entraron en colisión, quedando posteriormente sin control, por lo que sus tripulantes se eyectaron, abriéndose el paracaídas normalmente, aunque muy cerca del suelo al Cap. Lagurara, quien logró salir casi indemne de esta desgracia; en cambio el Tte. Abella no tuvo esa suerte, pues salió en mala posición y próximo a la tierra, falleciendo instantáneamente por el golpe.

Este accidente ocurrió en la zona del balneario Lagomar, para colmo de males el avión 222 cayó sobre un chalet matando a una niña que se encontraba en su interior, cuyo nombre era Raquel Nalbadian.

Este trágico hecho empañó la preparación para las festividades programadas, haciendo que estas fueran más sencillas y austeras de lo esperado.

Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea

Da comienzo en marzo el año lectivo en las Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, Militar de Aeronáutica y Técnica de Aeronáutica. En la Escuela Militar de Aeronáutica, con algunas variantes con respecto al año anterior, pues en este se realizarán: un Curso de Pasaje de Grado de Sgto. 1° y S.O.M. (P.A.M.) para Alférez (P.A.M.), con un alumno y un Curso de Pasaje de Grado de Sgto. 1° y S.O.M. (TE) con cuatro alumnos; además ingresarán tres alumnos bolivianos que harán el Curso junto a los Cadetes de tercer año.

El Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea

El Servicio de Comunicaciones que se había organizado el 6 de julio del año pasado, desde el día 7 de marzo de 1963 pasa a denominarse "Servicio de Comunicaciones y Electrónica", según el anexo a la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 894. Asimismo por ese anexo se dan las generalidades y organización de este Servicio en el cual su Comando tendrá como sede provisoria en la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea, también por él se pasa una cantidad de oficiales y personal de tropa a prestar servicios en esta nueva dependencia de la Fuerza Aérea y, además, se dan las disposiciones para su funcionamiento.

Día de la Fuerza Aérea en su 50° Aniversario

Con el fin de organizar los actos conmemorativos para el Día de la Fuerza Aérea, se nombró una comisión con ese propósito la cual hizo un programa que incluía todo el año 1963, sin embargo no se logró cumplir en su totalidad por los accidentes que enlutaron la organización.

Comenzaron los festejos el 17 de marzo de 1963 en horas de la mañana, con la ceremonia que se dividió en dos partes bien diferenciadas. La primera fue en la Casa de Gobierno (Palacio Estévez) donde concurrió el Inspector General la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado A. Sáez, acompañado por una delegación de oficiales superiores de la Fuerza Aérea, con el objetivo de saludar al Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Sr. Daniel Fernández Crespo, estando presente en este acto el Consejero Nacional de Gobierno y pionero de la aviación, Gral. (R) Oscar Diego Gestido y, hacer entrega al fundador de la Aviación Militar, Gral. Cesáreo L. Berisso por intermedio del Sr. Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, quien hizo uso de la palabra, de una réplica en bronce de 40 cms. de alto en la escultura "A la Aviación Vanguardia de la Patria" del maestro José Belloni, como reconocimiento de su vida dedicada a la Aviación Nacional.

Luego de este sencillo acto cumplido en los salones del Palacio, tuvo lugar la segunda parte, momentos después, en la Plaza Independencia, donde la Fuerza Aérea por medio de su Inspector Gral. colocó una ofrenda floral al pie del monumento al Gral. Artigas, con la presencia del Presidente y el Consejero Gral. Gestido, así como representantes de las Fuerza Armadas, invitados especiales, entre quienes se encontraba el Vice Jefe del Comando Aéreo del Caribe, Cnel. USAF Millard P. Libby, con una comitiva, etc.

Inmediatamente después los abanderados de la Fuerza Aérea y las tres escuelas militares de formación de oficiales de las Fuerzas Armadas desfilaron ante las autoridades y el numeroso público presente. La niebla reinante impidió que se realizara el desfile aéreo.

Más tarde se continuaron con los festejos de este día en el Club de la Fuerza Aérea.

Se recibe por el M.D.A.P. un nuevo C-47 B

El 31 de mayo se recibió en el Aeropuerto Nacional de Carrasco un C-47B-16-DK traído por tripulación americana, cuyo N° de Serie era 43-49363 al cual se le matriculó con el N° 520 y fue asignado el 20 de junio de 1963 al Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo).

Se reeditó el Histórico Vuelo del Alf. Cesáreo L. Berisso 50 años después

En el marco conmemorativo del cincuentenario de la Fuerza Aérea que se cumplió en el correr del año 1963, el 22 de junio se reeditó el histórico vuelo que realizara el 22 de junio de 1913 el entonces Alf. Cesáreo L. Berisso en el Farman "El Aguila" de la primitiva Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos, entre esa localidad de Canelones y la playa Malvín de Montevideo, como un gesto de rebeldía ante el cierre de esta primera Escuela de Aviación que tuvo nuestro país, con el fin de demostrar el estado de preparación en que se encontraban sus alumnos, llamando la atención de los poderes públicos y la ciudadanía, con este acto de heroica indisciplina.

Ese día de mañana, invitado por el Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig., Conrado A. Saéz, se presentó el Gral. (P.A.M.) Cesáreo L. Berisso, acompañado de su hermano el Cnel. Roberto Berisso en la sede de la Inspección General en el Aeródromo "Boiso Lanza", donde lo esperaba una guardia de honor, el Brig. Saéz y Oficiales Superiores de la Inspección Gral., quienes saludaron y felicitaron al veterano aviador que se presentó uniformado con todos sus brevets y condecoraciones, logradas en la época heroica de los albores de la Aviación. Es de hacer notar que cuando el Brig. Saéz ingresó como Alf. En la Escuela Militar de Aviación en 1931, el Director era el Tte.Cnel. Berisso, por quien siempre guardó admiración y el mayor de los respetos.

En la pista de aterrizaje, donde se dirigieron más tarde, se encontraba el Cap. (P.A.M.) Mario Prefumo al pie del Cessna 182 N° 523, cuadriplaza, con el propósito de llevar al Gral y a su hermano en un nostálgico vuelo, semejante a aquel de 1913, por lo que despegaron rumbo a Los Cerrillos de donde el Gral. partió en la fría mañana cincuenta años atrás, pusieron proa a la playa Malvín y de allí regresaron al Aeródromo "Boiso Lanza", donde aterrizaron finalizando este homenaje al fundador de la Aviación Nacional.

En recuerdo y homenaje del vuelo de Malvín, el poeta criollo oculto bajo el seudónimo de Sandalio Santos escribió el 23 de junio de 1963, los siguientes versos:

Que lindo debe ser
llegar a viejo y volar...!
y hazañas rememorar
que son glorias de ayer.
Que es hermoso ese renacer
cronológico y preciso,
brindando un "vuelo mellizo"
del de medio siglo atrás:
sereno, firme y capaz,
Como el General Berisso!

1963

Viva el Guapo General
viva el aviador gallardo
viva Cesáreo Leonardo
viva Berisso Pascal
viva el bizarro oriental
que para honor de este suelo,
fue el solitario señuelo
que marcó entre nieblas trillas
y el año trece a Cerrillos
con Malvín, unió en un vuelo.

Se recibe por el M.D.A.P. un C-47A y se dan de baja los B-25

El 17 de julio arribó al Aeropuerto Nacional de Carrasco el C-47A-70-DL cuyo N° de serie era 42-100768, traído por tripulación americana el que fue matriculado con el N° 521 y asignado el 30 de julio, al Grupo de Aviación N° 3 (Bombardeo) que de esta manera se iba equipando con aviones de transporte, pues era el sexto avión C-47 que recibía este Grupo al que pocos días más tarde el 7 de agosto se le dan de baja los aviones de bombardeo B-25 con que contaba.

Primer accidente fatal con helicóptero en heroico y arriesgado acto

Con motivo de celebrarse el 15 de noviembre el Día de la Armada Nacional con un desfile aéreo sobre Montevideo, partieron de Base Aeronaval N° 2 C/C Carlos A. Curbelo, siete aviones de la Aviación Naval; a la altura del Balneario Jaureguiberry uno de ellos, el SNJ N° 254 que era tripulado por el C/C Mayo Villagrán, piloto y el G/M Néstor Mielniczuk, observador, tuvo un grave problema en su hélice que produjo vibraciones incontrolables en su motor y por ende en su célula, que llevaron a su tripulación a abandonar el aparato, arrojándose en paracaídas, cayendo al mar frente a la playa antedicha, a unas seis millas de la costa. Inmediatamente de conocerse esta noticia, el Jefe del Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, May. (P.A.M.)

Juan A. Dobrich, que se encontraba en Carrasco acompañado por el Cap. (P.A.M.) Luis Duarte, en el helicóptero H-13G Nº 001, decidió partir hacia aquel lugar con un bote de goma en ese aparato, al mando del Cap. Duarte, piloto avezado en vuelo vertical. Al llegar al lugar se encontraron con el bote volador PBM Nº 811 de la Aviación Naval que había amerizado en las proximidades del sitio del accidente; a unos cien metros se veía flotando uno de los aviadores siniestrados en un mar picado y ventoso, que no permitía el acercamiento del gran hidro; se aproximaron con el pequeño helicóptero y arrojaron el bote, que no pudo ser tomado por el náufrago, por lo que trataron de arrimarlo con el viento del rotor, en ese momento un golpe de mar pegó en el rotor de cola volando en pedazos, el aparato descontrolado cayó de costado en el agua turbulenta y sus tripulantes salieron tratando de salvarse sin lograrlo perdiendo la vida en este acto heroico y estéril, a la vista del aviador naval que flotaba con sus salvavidas y nada podía hacer, al igual que los tripulantes del PBM que acongojados fueron testigos de esta acción bizarra de nuestros compañeros. El aviador naval fue rescatado por el hidro en marcha atrás, se trataba del G/M Mielniczuk; el C/C Villagrán pereció,

El fallecimiento de estos dos excelentes y valientes oficiales fue muy sentido por toda la Fuerza Aérea. Pocos días más tarde, el 26 de noviembre por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea Nº 943, así lo hizo significar el Sr. Inspector General en una especial nota de recordación que fue leída el día 28 de noviembre a la hora 10:00 en todas las Unidades de la Institución.

Finalización de los Actos Conmemorativos del cincuentenario de la Fuerza Aérea

Nuevamente un accidente fatal de aviación vino a empañar los festejos del cincuentenario de la Fuerza Aérea, en los momentos en que se estaban organizando su finalización, que iban a ser los días 18, 19 y 20 de noviembre, para ello se había nombrado una Comisión

Especial el día 5 de noviembre, con el cometido de estructurar un programa de agasajos a los invitados especiales extranjeros que se convocó para esos días, que fueron los Comandantes en Jefe de las Fuerza Aéreas de seis países que por razones geográficas y diplomáticas están más unidos a nosotros; los que fueron suspendidos hasta el próximo año.

Coincidiendo con estos festejos suspendidos el día 18 de noviembre arribó en un aparato C-124 de la Fuerza Aérea de los EE.UU. de América, una réplica exacta del avión experimental X-15, considerado precursor de la era espacial, el que fue colocado en la rotonda de la entrada del Aeropuerto Nacional de Carrasco en exhibición, hasta el día 20.

Promoción "Cincuentenario de la Aviación Militar"

El 21 de diciembre recibieron sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos pertenecientes a la Promoción "Cincuentenario de la Aviación Militar" de acuerdo al siguiente orden:
Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos:

Alf. (P.A.M.)	Eduardo Lepere
Alf. (P.A.M.)	Jorge Acuña
Alf. (P.A.M.)	Victor H. Fay
Alf. (P.A.M.)	Fernando G. Cardozo
Alf. (P.A.M.)	José E. Mayo
Alf. (P.A.M.)	Nelson J. Huguet
Alf. (P.A.M.)	Alfredo F. Amengual
Alf. (P.A.M.)	Alberto F. Muñoz
Alf. (P.A.M.)	Hugo A. Carrera
Alf. (P.A.M.)	Hugo L. Spinatelli

Conjuntamente con esta Promoción de Pilotos Aviadores Militares, se recibieron los Sub Tenientes de la Fuerza Aérea Boliviana Julio Argandoña, Víctor Guzmán y Arturo Camacho, en usufructo de becas otorgadas por nuestra Escuela.

Como Navegantes Diversos Roles:

Alf. (N.D.R.)	César A. Güella
Alf. (N.D.R.)	Ramón S. Martínez
Alf. (N.D.R.)	Héctor de los Santos
Alf. (N.D.R.)	Félix A. Tornoni
Alf. (N.D.R.)	Enrique F. Echegoyen

Nuevo asiento al ahora denominado Grupo de Búsqueda y Rescate

El 24 de diciembre por la Orden de la Inspección General N° 954 se le asigna un nuevo y definitivo asentamiento en la Base Aérea N° 1, al ahora denominado Grupo de Búsqueda y Rescate, el cual contaba con un helicóptero, aunque se esperaba para el próximo año dos unidades Hiller.

1964

Nuevo y definitivo asiento para la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea

La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea que nació el 17 de marzo de 1962 como Banda de la Escuela Militar de Aeronáutica, día en que se inauguró la sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea, tenía como asiento provisorio la Base Aérea N° 1, pasando a partir del día 21 de enero a tener su destino en la Inspección General, Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", con ese denominativo que conserva hasta hoy en día, al que se le sumó en 2003 "Cnel. (Rva.) don Walter Miños".

Se crean el Tribunal General de Honor y el Tribunal Especial de la Fuerza Aérea

El día 28 de enero salió publicado en la Orden de Inspección General de la Fuerza Aérea N° 958, la creación del Tribunal General de Honor

de la Fuerza Aérea, de acuerdo al Decreto de Poder Ejecutivo N° 24.545 del 17 de diciembre de 1963, el cual estará integrado por tres Oficiales Superiores de la Institución y entenderá en las cuestiones que afectan a militares integrantes de los tres escalafones que en esos momentos formaban la Fuerza Aérea Militar.

De la misma forma y en el mismo Decreto del Poder Ejecutivo se creó un Tribunal Especial de Honor para la Fuerza Aérea Militar que estará integrado por tres Brigadieres en actividad, y en le caso que el número de estos no sea suficiente, serán convocados Brigadieres en retiro; el cual entenderá en las cuestiones que afecten a los Oficiales Superiores de la Institución.

Ambos Tribunales dependerán disciplinariamente y administrativamente del Inspector Gral. de la Fuerza Aérea.

De esta manera los integrantes de la Fuerza Aérea Militar, se verán juzgados por Oficiales Superiores designados por ellos mismos siendo este, otro paso mas para la consolidación definitiva de la Fuerza Aérea como Institución independiente dentro del ámbito del Ministerio de Defensa Nacional.

Dos aviones T-33A son recibidos por el M.D.A.P.

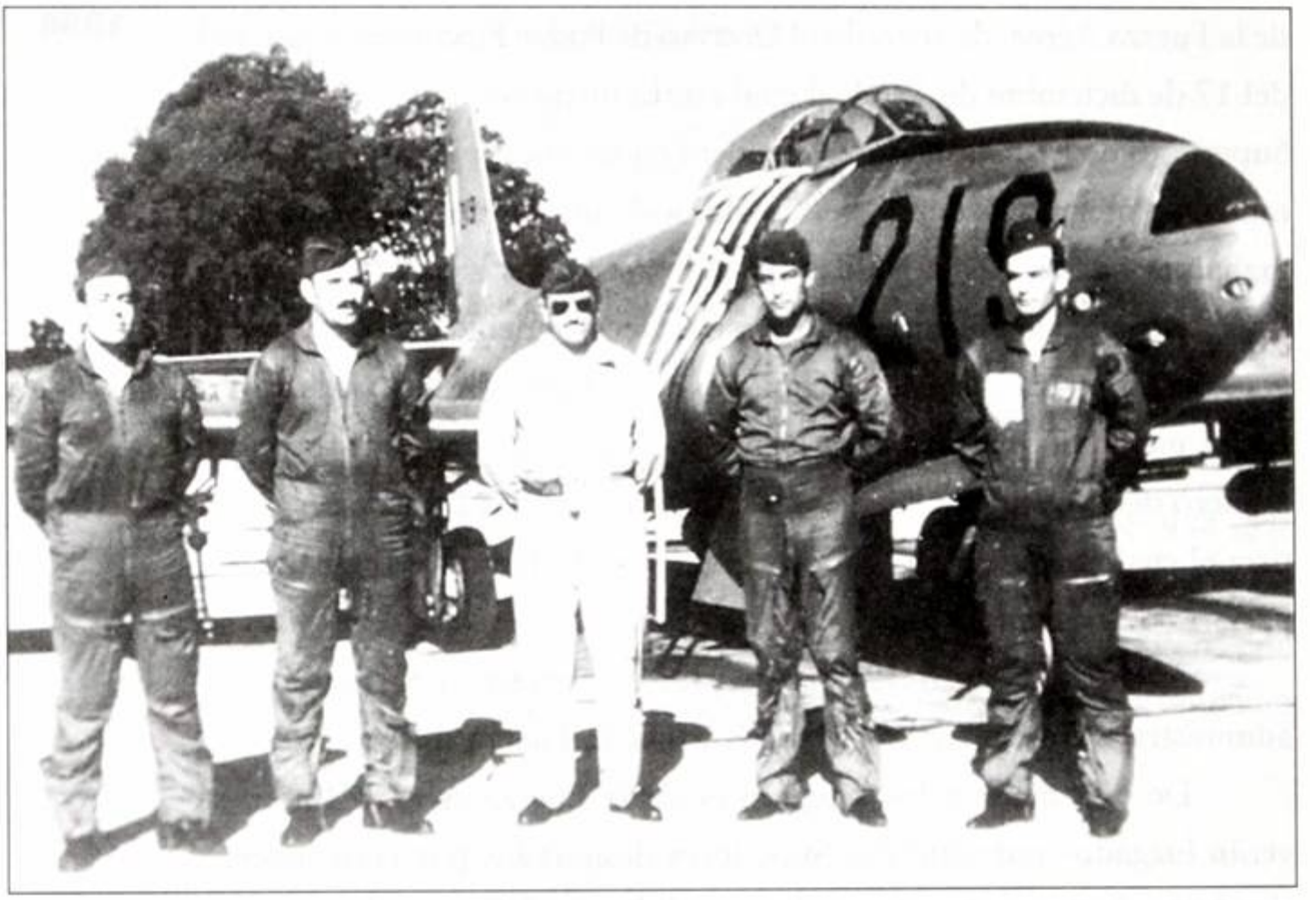
El día 14 de enero de 1964 fue recibido un avión Lockheed T-33A por el convenio de Asistencia Mutua con los EE.UU. de América al cual se le matriculó:

T-33A-1-LO N° Serie 53-5860 Matricula N° 205

Pocos días mas tarde, el 29 de enero se recibe el segundo T-33A al cual se le matricula:

T-33A-1-LO N° Serie 52-9521 Matricula N° 206

Ambos fueron asignados al Grupo de Aviación N°2 (Caza), habiéndose recibido hasta esa fecha seis aviones de este tipo.



Marzo de 1962. Escuadrilla acrobática.
F-80 N° 219. Tte. Goy Ortiz,
Cap.Julio Cabral, May. Walter Samarello,
Cap. Milton Casella y Tte. Alain Alonso.
El May. Samarello era el solista;
el Cap. Casella era el guía
de la formación.

Formación de C-47. Año 1964.
Foto tomada por el Tte. 1°
Mario G. Conde desde un T-6
al mando del
Tte. 2° Ricardo Zecca

T-6 Nº 344 DE LA E.M.A año 1963

Capítulo Séptimo

El nacimiento de nuestra vocación Antártica y la integración de los Comandos Aéreos

1964-1965

Se nombra un Jefe para el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico)

1964

Se había expresado anteriormente que el 16 de junio de 1960, había dejado de existir el Grupo de Aviación N°1 (Rec. Tac.); sin embargo con fecha 24 de febrero de 1964 por la Orden de la I.G.F.A. N°962, se nombra Jefe de este Grupo al May. Julio Ferradás, como si esta Unidad estuviera organizada y funcionando. La realidad era que el Centro de Instrucción y Entrenamiento que había sido fundado en mayo de 1959 dentro de la Base Aérea N°2 para separar el trabajo de la base en sí, con el curso de especialización que todos los años se efectuaba con las nuevas promociones de la Escuela Militar de Aeronáutica, semejante a lo que el C.I.E.V.A. (Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado) y el hoy la E.V.A. (Escuadrón de Vuelo Avanzado) realiza, pasó a integrarse en el Grupo de Aviación N°1 (Rec. Tac.) que estaba creado y figuraba en la Organización General de la Fuerza Aérea, quedando su Jefe a cargo de las funciones directivas de aquel Centro de Instrucción y Entrenamiento que dejó de existir como título. En verdad el Grupo de Aviación N°1 seguía figurando en las tablas organizativas, solamente en el papel, años más tarde renació orgánicamente como corresponde, de acuerdo a lo que se podrá ver.

Primer destino para la Promoción "Cincuentenario de la Aviación Militar"

Como todos los años, la promoción que se recibió en diciembre de 1963 pasó con destino a la Base Aérea N°2, bajo las ordenes del jefe del

Grupo de Aviación N°1 (Rec. Tac) recientemente nombrado; junto con ellos también pasaron a esta Base sus compañeros, los tres oficiales de la Fuerza Aérea de Bolivia, para terminar su preparación como aviadores.

Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea

En el mes de marzo dan comienzo los cursos en las tres Escuelas de la Fuerza Aérea. Con el tercer año de la Escuela Militar de Aeronáutica, usufructuando becas, se integran a ese curso dos cadetes de la Aeronáutica del Paraguay, que se recibirán a fin de año como sub-tenientes de esa República hermana.

51° Aniversario de creación de la Fuerza Aérea

Con motivo de celebrarse el 17 de marzo, el 51° aniversario de la creación de la Fuerza Aérea Militar, se programaron numerosos actos de diferente índole, dado que en el año anterior, debido a las dos tragedias que enlutaron a la institución, pocos días antes de las dos conmemoraciones previstas para el cincuentenario, fueron suspendidas.

Comenzaron dichos actos el domingo 15 de marzo a las 10 horas con una travesía atlética organizada por el añejo "Albion Football Club" que se denominó "51° Aniversario Fuerza Aérea". A esa misma hora arribaron al Aeropuerto de Carrasco ocho aviones Gloster Meteor a reacción que conformaban una escuadrilla acrobática demostrativa de la Fuerza Aérea Argentina, al mando del Cap. Juan José Ahets Etcheverry, que actuaría en horas de la tarde, este grupo de aparatos venía acompañado por un C-47 de apoyo. Poco mas tarde se hicieron presentes en el Aeropuerto un grupo de aviones brasileños, comandados por el Sr. Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Brasileña, Brigadier Correa de Mello,

compuesta por cinco Gloster Meteor a reacción, cuatro Grumman S-2 antisubmarinos, un B-25 y un C-47 de apoyo.

A las 15.00 horas comenzó el festejo mas importante, que tuvo lugar en la Rambla entre Trouville y Punta Carretas, ante un imponente marco de público, con el desfile de todas las Bandas de Músicos de las FF.AA. de la guarnición de Montevideo y de la Policía de la ciudad, incluida la de la Fuerza Aérea que lo hizo en último término. A las 16.30 comenzó un gran espectáculo aéreo que brindaron las escuadrillas, acrobáticas de la Argentina a mando del Cap. Ahets Etcheverry, del Brasil al mando del May. Correa de Mello, hijo del Brigadier, y del Uruguay con F-80 al mando del Cap. José Heguy. A todo esto hay que sumar una exposición de materiales, armamento y aviones que tuvo lugar en la Base Aérea N°1.

El lunes 16 de marzo prosiguió el programa conmemorativo en la sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea, el cual consistió en la colocación de una ofrenda floral al pie del busto del Gral. Artigas que se encontraba frente a la entrada principal del edificio del Comando; inmediatamente después se hizo entrega de la insignia de Piloto Comandante "Honoris Causa" y diploma correspondiente a los ex alumnos del primer curso de la Escuela Militar de Aviación todavía supérstites: Cnel. José Luis Ibarra, Gral. Tydeo Larre Borges, Cnel. Dr. Efraín González Conzi, Gral. Alfonso Montero Pérez y Cap. Dr. Alberto Demichelli; posteriormente se hizo entrega de una replica del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" a los ex Directores de la Escuela Militar de Aviación, ex Directores Generales de Aeronáutica Militar, y ex Inspectores Generales de la Fuerza Aérea: Generales: Cesáreo L. Berisso, Esteban Cristi, Tydeo Larre Borges, Oscar Diego Gestido y Hernán S. Barú y Brigadieres Oscar M. Sánchez y Gualberto F. Trelles; seguidamente se entregaron medallas y diplomas a los técnicos que cumplieron 25 años de servicio, como un homenaje especial se le entregó la insignia y diploma de médico de vuelo "Honoris Causa" al Dr. Bartolomé Vignale, Primer médico de la Escuela Militar de Aviación

en 1917. Finalizando la ceremonia en nombre del Inspector Gral. de Marina Contra Almirante Pedro Torres Negreira, el Capitán de Navío Eduardo Lafitte obsequio un Busto del Gral. Artigas al Brig. Sáez, quien hizo uso de la palabra.

El martes 17 de marzo culminaron a las diez de la mañana los festejos del 51° Aniversario de la Fuerza Aérea con una ceremonia en la Plaza Independencia que consistió en la colocación de una ofrenda floral al pie del monumento al Gral. Artigas, estando presente el Presidente del Consejo Nacional de Gobierno Ing. Luis Giannattasio, el Consejero Gral. Oscar D. Gestido, Ministros de Gobierno y autoridades civiles y militares. Finalizaron estos actos con un desfile de los abanderados de las tres Escuelas Militares de las FF.AA. y de las banderas y escoltas de todas las Unidades de la Fuerza Aérea. De esta manera se puso punto final a estos tres días de fiesta de la Fuerza Aérea.

En la Escuela Militar de Aeronáutica perecen un Instructor y su alumno en un accidente de aviación

En horas de la tarde del 22 de mayo, en el T-6 N°361 de la dotación de la Escuela Militar de Aeronáutica, el Piloto Instructor Alf. (P.A.M.) José A. San Martín y su alumno, Cadete de tercer año, Enrique Díaz Roselló, realizaban vueltas de pista y padrones simulados de emergencia sobre el campo; en uno de estos últimos ejercicios, que se comenzó a unos 2000 pies de altura, pero que por maniobras no controladas debidamente fue perdiendo esa altura, descendiendo, por lo que al efectuar un viraje escarpado para asegurar la pista, a eso de las 16.30 entró en perdida de velocidad y tirabuzón cerca del suelo, por lo que no pudieron recobrar el aparato, precipitándose a tierra cayendo a unos 150 metros al norte de la ruta 8 km. 29.800 mts., incendiándose con sus infortunados tripulantes atrapados en los restos, los cuales perecieron, con gran congoja de todo el alumnado de la Escuela.

Se reciben dos helicópteros Hiller H-23F

1964

Para renovar y dar mas posibilidades al Agrupamiento Provisorio de Búsqueda y Rescate, se recibieron por el Pacto M.D.A.P., el día 25 de julio dos helicópteros Hiller H-23F-UH modelo UH12E-4, de cuatro asientos, con motor Lycoming de 305 HP, modelo VO-540ALB; sus Números de serie eran 64-14850 y 64-14851, fueron matriculados 026 y 027 respectivamente. Se asignaron al Grupo de Búsqueda y Rescate N°5 (SIC) el 10 de agosto.

Asciende a Brigadier el Cnel. (P.A.M.) Danilo E. Sena

El 31 de julio asciende al grado de Brigadier el Cnel. (P.A.M.) Danilo E. Sena por el sistema de "Concurso" con fecha 1° de febrero de 1964, luego que el Consejo Nacional de Gobierno hubiera conferido dicho grado el 17 de ese mes. El Brig. Sena había egresado de la Escuela Militar en 1939, primero de su promoción como Alférez del Arma de Infantería, pasando a la Escuela Militar de Aeronáutica en 1940, recibiéndose en 1941 como Piloto Aviador Militar en primer lugar de su grupo. Su carrera en la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea fue brillante, destacándose como piloto de aviones de caza, de motor convencional y a reacción.

Se accidenta un F-80, pereciendo su Piloto

En circunstancias que realizaban un vuelo en formación, siete aviones F-80 y T-33 del Grupo de Aviación N°2 (Caza), a la hora 12.00 del día 2 de agosto, al mando del Cap. José R. Heguy, sobre la ciudad de Pando, con motivo de la inauguración de un monumento al Gral. Artigas, uno de esos aparatos, el F-80 N°212 que iba piloteado por el Tte.2°. Javier Bentancor, por fallas en su sistema de combustible, su fuente de poder se detuvo en vuelo, por lo que su piloto pretendió hacer un aterrizaje de emergencia en la pista del Aeródromo Militar "Gral. Artigas", virando hacia ese lugar, mientras trataba de poner en marcha su motor

en el planeo; al creer que lo había logrado siguió hacia Carrasco que se veía cercano dirigiéndose a la pista 23 (hoy pista 24), en el ínterin y ya dentro del predio del aeropuerto se incendió el F-80 explotando su tanque de combustible de fuselaje, precipitándose a tierra, con la perdida de la vida de su joven ocupante.

Día de los Mártires de la Aviación Militar

Como se venía haciendo desde el año 1938, en que por iniciativa del entonces Jefe de la Base Aeronáutica N°1 May. Medardo R. Farías, se aprobó la solemnización del día 10 de agosto, en que falleció en 1918 el Cap .Juan Manuel Boiso Lanza, para recordar a los Mártires de la Aviación Militar, se realizó una ceremonia en el Cementerio Central frente a la tumba de los Servidores de la Patria, donde se guardaban los restos del Cap. Boiso Lanza, la cual consistió en lo siguiente: dio comienzo con la ejecución de una Marcha Fúnebre por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, mientras sendas secciones de los cuerpos de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Técnica de Aeronáutica adoptaban la posición de "a la funerala"; acto seguido el Inspector General de la Fuerza Aérea y el Cadete de la izquierda de la Escuela Militar de Aeronáutica, colocaron una ofrenda floral ante la entrada de la tumba; luego hizo uso de la palabra en nombre de la institución el Cnel. (P.A.M.) José D. Cardozo; finalizando el acto se efectuó un toque de silencio mientras sobrevolaba una Escuadrilla de aviones a reacción.

Se modifica la denominación Del Grupo de Aviación N°3

Al haberse sustituido el material de vuelo del Grupo de Aviación N°3 (Bombardeo), cuando se le dotó de aviones de transporte y pocos meses después se dieron de baja los bombarderos B-25, hubo que modificar su designación, por lo que a partir del 17 de setiembre en que se publicó en la Orden de la I.G.F.A., se denominó Grupo de Aviación N°3 (Transporte) por el Decreto N°24.587 del Poder Ejecutivo.

1964

Se organiza el Estado Mayor General De la Fuerza Aérea

1964

A medida que pasa en tiempo la Fuerza Aérea va ordenando su corporación, dándole mayor vigor a sus organismos por el medio de ir reglamentando su ley de creación N°12.070, hasta tanto no se dicte la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea Militar, como en este caso, que organiza el Estado Mayor General, dotándolo de las Sub-Jefaturas que normalmente forman parte de él, a partir del 20 de octubre en que se publica en la Orden de la I.G.F.A. N°995, el Decreto del Poder Ejecutivo N°24.597 del 29 de setiembre de 1964, donde se establece que esta entidad de la Institución estará constituida de la siguiente forma:

a. El Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.
b. Ayudantía.
c. A-1 Sub-Jefatura para Personal
   A-2 Sub-Jefatura para Inteligencia
   A-3 Sub-Jefatura para Operaciones
   A-4 Sub-Jefatura para Logística.
d. El Estado Mayor General Coordinador y Estado Mayor Especialista.

En esta publicación, mas abajo, se dan las pautas para que se organice debidamente cada una de estas reparticiones dentro del Estado Mayor, así como la jerarquía que le corresponde a cada una, sus funciones, competencias, etc.

Es de hacer notar que antes que se publicara este Decreto, ya se había nombrado, meses atrás, por lo menos tres cargos de Sub-Jefes de Estado Mayor General, en otros tantos Coroneles de la Fuerza Aérea (Operaciones, José D Cardozo; Inteligencia, Pedro R. Rivero; y Personal, Redelise Turcatti) y estaban actuando como tales.

Proyecto de ejecución de un vuelo al Polo Sur

El 30 de octubre sale publicado en la Orden de la I.G.F.A. N° 987 un "Proyecto de Ejecución de un vuelo al Polo Sur" que oportunamente presentara para su estudio el Tte.2°. (P.A.M.) Roque A. Aita a la Inspección General. El Sr. Inspector General, Brig. Conrado A. Sáez, con su característica sensibilidad, visión y ejecutividad para todos los temas trascendentes, que muchos podían calificar de exagerados por la dimensión de nuestra Fuerza Aérea, pero que a la larga no resultaron tan inalcanzables (un ejemplo claro fue el nuevo edificio de la Inspección General en "Boiso Lanza", realizado en tiempo récord y con pocos medios) resolvió que se constituyera una Comisión a los efectos de que estudiara el citado vuelo, estudio que recién daría sus frutos en 1984, veinte años después, cuando se logró llegar a la Antártida en el Fairchild FAU572, siendo el Cnel.(Av.) Roque A. Aita el Jefe de esta misión.

Este fue el primer paso hacia el nacimiento de la vocación antártica de la Fuerza Aérea, y podemos decir sin temor a equivocarnos, que esa fue la primera vez que una Institución del Estado, dejó sentado por escrito que se realizara un estudio sobre la posibilidad de que nuestro país comenzara la conquista de la Antártida.

El Brigadier Danilo E. Sena Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos

De acuerdo a lo establecido en 1955, cuando se integró la Comisión Nacional de Aeropuertos, se nombro presidente de este organismo al Brig. Danilo E. Sena y Delegados: de la Inspección General de la Fuerza Aérea Cnel. (P.A.M.) Walther Machado, de la Inspección General de Marina al C/N Miguel A. Cabrera; conformándose como Delegados de la Dirección General de Aeronáutica Civil y P.L.U.N.A. a los Sres.: Víctor Garín y Dr. Humberto Costa Ithurralde, respectivamente.

1964

Promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas"

1964

El 21 de diciembre tuvo lugar en la Escuela Militar de Aeronáutica la ceremonia de clausura del año escolar y colación de grados, recibiendo sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los Alumnos de la Promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas" de acuerdo al siguiente orden.

Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos:

Alf. (P.A.M.)	Angel M. Píriz
Alf. (P.A.M.)	José R. Sosa
Alf. (P.A.M.)	Jorge M. R. Méndez
Alf. (P.A.M.)	Lepoldo Heimann
Alf. (P.A.M.)	Lázaro Bachechi
Alf. (P.A.M.)	Alfredo R. Arrambide
Alf. (P.A.M.)	Hugo Reboledo
Alf. (P.A.M.)	Pedro L. Nicolini
Alf. (P.A.M.)	Miguel A. Quinelli
Alf. (P.A.M.)	Ramón J. Amilivia
Alf. (P.A.M.)	Ego Correa Luna

El Alf. A. Píriz, recibió su despacho de Oficial, luego de la finalización del Curso de Pasaje de Grado de Sgtos.1°.

Conjuntamente con esta promoción de Pilotos Aviadores Militares se recibieron los Sub-Tenientes José Céspedes y Aristides Cañete de la Fuerza Aérea del Paraguay, los cuales pasaron al año próximo a la base de Durazno donde efectuaron el curso avanzado de vuelo y finalizado este, al Grupo de aviación N°2 (Caza) donde recibieron instrucción de T-33.

Como Navegantes Diversos Roles:

Alf. (N.D.R.)	Ricardo M. Miranda
Alf. (N.D.R.)	Norberto A. Araújo

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos.1°. alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(T.E.)	Aníbal W. López
Alf.(T.E.)	Ariel S. Cardozo
Alf.(T.E.)	Agustín Raffo
Alf.(T.E.)	María Bernabé Martínez

Resumen de las actividades De la Fuerza Aérea en 1964

En la Base Aérea No. 1, se terminó de construir el edificio de Operaciones de Base, Actualmente utilizado por el Escuadrón Aéreo N°5 (Helicópteros), el cual se irá poniendo en funcionamiento en el correr de los próximos meses de 1965. En el Grupo de Aviación N°2 (Caza) con una dotación de quince aviones T-33 y F-80 se calificaron seis nuevos pilotos y se recalificaron dos, cumpliendo el entrenamiento anual de acuerdo al programa establecido. Se mantuvo la Escuadrilla Acrobática.

En el Grupo de Aviación N°3 (Transporte) se calificaron en un año cuatro primeros pilotos de C-47, dos pilotos y quince co-pilotos. Se cumplieron muchas misiones de vuelo a Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Perú, con los seis C-47 que contaba el Grupo. Además se efectuaron 131 horas de vuelo en misiones fotográficas con un avión T-11 y un T-6, ambos equipados para fotografía.

En el Grupo de Aviación N°4 (Transporte) con ocho C-47 se cumplieron misiones de vuelo por buena parte de América del Sur y un vuelo a México en el mes de Agosto. Se calificaron cuatro primeros pilotos, cuatro pilotos y seis co-pilotos de C-47.

En el Grupo de Búsqueda y Rescate, que en el 1965 tomará la denominación de Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate), con una dotación de tres helicópteros, dos aviones Piper de 150 HP y un avión L-17B, se realizaron 26 misiones de Búsqueda y Rescate.

En la Base Aérea N°2, con seis T-6 disponibles, un UC-45 y un AE-1 se volaron 5.462 horas durante el año. En su infraestructura se finalizó la planchada de mantenimiento de aviones.

La Escuela Militar de Aeronáutica mantiene una dotación de doce T-6 con los cuales da instrucción de vuelo primaria y avanzada, y

1964

un UC-45 con el que cumple misiones de transporte. En su infraestructura se sigue construyendo el edificio de operaciones comenzado en el año 1963.

En la Escuela Técnica de Aeronáutica se hacen dos cursos preparatorios y once de especialidades, manteniendo siempre su sede en instalaciones cedidas por la D.G.T.A.G. y S. en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza.

En la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, que continúa en la sede de la Base Aérea N°1 de Carrasco, se realizaron en el año lectivo 1964, Cursos de Pasajes de Grado de Ttes.1°, Capitanes, Mayores, Ttes.Cneles. y un cursillo de información para Coroneles.

En la Dirección General de Talleres, Almacenes Generales y Servicios (D.G.T.A.G. y S.) ahora dividida entre Boiso Lanza y Carrasco, se cuenta con: un UC-45, dos T-6 y dos Cessna 182, con los que se volaron 1.259 horas cumpliendo misiones sanitarias y de transporte.

En la Inspección General de la Fuerza Aérea sita en Boiso Lanza, se comenzó a levantar la segunda planta del edificio del comando.

1965

Primeros Paracaidistas de la Fuerza Aérea

A fines del año 1964 se hizo un llamado entre el personal subalterno de la Fuerza Aérea, a los que voluntariamente quisieran efectuar un curso de paracaidista dentro de la Institución. Para que instruyera a este personal se contrató a un paracaidista argentino, radicado momentáneamente en Montevideo donde enseñó a varios paracaidistas civiles; se trataba del Sr. Vicente Di Serio experimentado profesional en este deporte, quien se hizo cargo de la preparación técnica, teórica y práctica de un grupo de treinta y tres voluntarios, a partir del 4 de enero de 1965. Este curso se impartió en la sede de la Escuela Militar de Aeronáutica y dio pronto sus frutos en no más de sesenta días, plazo en que los voluntarios se hallaron en condiciones de demostrar su estado de adiestramiento.

Primeros destinos como Jefes de Comandos Aéreos

El 11 de octubre de 1960, por el Decreto No.24.366 del Poder Ejecutivo se reglamentó el Artículo 1ro. de la Ley No.12.070 del 4 de diciembre de 1953, Ley de creación de la Fuerza Aérea Militar, por el cual entre otras cosas se instauran los Comandos Aéreos. El 22 de enero de 1965 se publica en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea (I.G.F.A.) No. 1.013 los nombramientos de Jefe de dos de los tres Comandos Aéreos implantados, cuando se destinan a esas nuevas grandes unidades al Cnel. Pedro O. Iglesias como Jefe de Comando Aéreo de Entrenamiento y al Cnel. Rivera Arcos González como Jefe de Comando Aerotáctico, poniendo en funcionamiento esta nueva organización de la Fuerza Aérea que se complementará el 5 de marzo de 1965, al nombrarse como Jefe del Comando Aéreo de Material al Cnel. Fernando R. Blanco. Recién en julio de este año de 1965 se terminará de completar su totalización al publicarse en la Orden de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea su integración.

Se organiza el Comando Aéreo de Material

A partir del nombramiento de Cnel. Fernando R. Blanco como Jefe del Comando Aéreo de Material, se comenzó a desdoblar la organización de la D.G.T.A.G. y S. y del Servicio de Comunicaciones y Electrónica, en las dos Brigadas que conformarán este Comando, al nombrarse sus Jefes con fecha 5 de marzo, quienes establecerán sus unidades en base a aquella Dirección y a aquél Servicio.

Promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas" en la Base Aérea No.2

Como todos los años desde 1953, la promoción egresada en diciembre de 1964 fue destinada a la Base Aérea No.2, sumándoseles los dos Subtenientes paraguayos que se habían recibido con ellos.

1965

Los actos del Día de la Fuerza Aérea

1965

Para conmemorar esta fecha, se proyectó un programa de actos que comenzó el día 15 de marzo, con una demostración del Plan de Acción Cívica que se venía llevando a cabo desde el año anterior. Para dárselo a conocer a la prensa se la invitó a trasladarse ese día al poblado Laranjeiras en el Departamento de Tacuarembó, donde la Fuerza Aérea volcó su asistencia en ese año como medio de cooperar con la ayuda social a la comunidad, tomando a este pequeño poblado como centro de esa ayuda.

Allí tiempo atrás se había marcado y preparado una pista de aterrizaje; en la mañana de ese día aterrizaron tres transportes C-47 con autoridades, médicos, periodistas y la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea. Fue una verdadera fiesta para este poblado, quizá única en toda su existencia; se hizo entrega a la Directora de la Escuela No. 40, que funciona en Laranjeiras, de donativos por el Día de la Fuerza Aérea, la Banda brindó un concierto, se demostró como funcionaba la policlínica instalada por la Fuerza Aérea para esos días, etc. A las 18.00 horas se retornó a Montevideo.

Los festejos continuaron al día siguiente 16 de marzo en la mañana, con diferentes actos cumplidos en el Aeródromo "Cap. Boiso Lanza", asistiendo el Presidente del Consejo Nacional de Gobierno, Dr. Washington Beltrán, los Consejeros Zorrilla de San Martín y Gral. Oscar D. Gestido, y altas autoridades nacionales. En esa jornada se procedió primero a la colocación de la piedra fundamental para el nuevo edificio que se iba levantar a la Escuela Técnica de Aeronáutica (años más tarde se tomó otra decisión, adquiriéndose su actual sede); acto seguido se inauguró la segunda planta del edificio de la Inspección General de la Fuerza Aérea; luego hizo uso de la palabra el Inspector General, Brigadier Conrado A. Sáez y a su término se realizó un desfile terrestre y aéreo; como finalización de los actos conmemorativos en este lugar, la nueva Unidad de Paracaidistas, demostrando que se hallaba en buenas condiciones de adiestramiento, se arrojaron en número de veinti-

cinco, desde aviones civiles Cessna, cayendo todos en la pista de aterrizaje. En la tarde hubo un desfile de Bandas Militares en la zona de Punta Carretas y una demostración con aviones F-80 y T-33 de acrobacia, bombardeo y ametrallamiento, con gran cantidad de público presente.

Los actos centrales del Día de la Fuerza Aérea se ejecutaron el 17 de marzo en la Plaza Independencia, con una visita que efectuó el Inspector General de la Fuerza Aérea al Sr. Presidente del Consejo Nacional de Gobierno en el Palacio Estévez, para más tarde cruzar a la Plaza donde se colocaron ofrendas florales, al pie del monumento al Gral. Artigas, con desfile terrestre y aéreo de los efectivos de la institución.

Como clausura de los actos del Día de la Fuerza Aérea, el domingo 21 de marzo se realizó en la Base Aérea No.1 de Carrasco, una gran exhibición de material y armamento aeronáutico, con demostraciones aéreas por parte del Grupo de Aviación No.2 (Caza) y lanzamientos de la nueva Unidad de Paracaidistas.

Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea

En marzo comenzaron los estudios en las tres Escuelas de la Fuerza Aérea. En este año la Escuela Militar de Aeronáutica tuvo la variante que se integraron a la Institución dos cadetes de la Fuerza Aérea Boliviana que cursaron tercer año con los demás integrantes de ese último Curso; además hicieron su segundo y último año del Curso de Pasaje de Grado para Sub-Oficiales y Sargentos 1ros, un Piloto Aviador Militar y cuatro Técnicos Especialistas.

En la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, por primera vez se comenzó un Curso de Estado Mayor, que contó con seis alumnos.

Se recibe un C-47B por el M.D.A.P.

El 2 de abril se recibió en la Base Aérea No.1, por el Pacto, el C-47B-1-DK, No. de Serie 43-48472, traído en vuelo por tripulación de la Fuer-

za Aérea de los Estados Unidos, al que se matriculó con el No.522. El 5 de abril fue asignado al Grupo de Aviación No.3 (Transporte).

La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea viaja a Asunción del Paraguay

Por una invitación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de la República del Paraguay, la Banda de la Fuerza Aérea bajo la dirección del Cap. Walter Miños viajó entre los días 13 y 15 de mayo a aquel país hermano, donde actuó ante las autoridades y el pueblo de Asunción en forma por demás brillante, recibiendo del mando de la Fuerza Aérea Paraguaya las más elogiosas felicitaciones.

Integración de los Comandos Aéreos

De acuerdo a lo establecido en el Decreto No.24.366 del Poder Ejecutivo, por el cual se reglamentó el Artículo 1ro. de la Ley No.12.070 de 4 de diciembre de 1953 (Ley de Creación de la Fuerza Aérea), el 9 de julio se publica en la O.I.G.F.A. No.1040, la puesta en funcionamiento de los Comandos Aéreos, aunque ya como se ha podido ver, meses atrás se nombraron su primeros Jefes. Se integraron de acuerdo al siguiente detalle:

A. **COMANDO AERO-TÁCTICO (C.A.T.)**

1. Brigada Aérea I con asiento en la Base Aérea No.1 (Carrasco), integrada con los Grupos de Aviación No. 2 (Caza), No. 3 (Transporte), No. 4 (Transporte) y No. 5. (Búsqueda y Rescate).
2. Brigada Aérea II con asiento en la Base Aérea No.2 (Durazno), integrada con el Grupo de Aviación No.1 (Reconocimiento Táctico).

B. **COMANDO AÉREO DE ENTRENAMIENTO (C.A.D.E.)**

1. Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.
2. Escuela Militar de Aeronáutica.
3. Escuela Técnica de Aeronáutica.

C. COMANDO AÉREO DE MATERIAL (C.A.M.)

1. Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.
2. Brigada de Comunicaciones y Electrónica.
3. Dirección de Aeródromos.

Esta será, salvo alguna pequeña modificación, como la desaparición de la Dirección de Aeródromos, o la creación de nuevos Grupos de Aviación, la organización que por muchos años regiría a la Fuerza Aérea.

En accidente automovilístico fallece el Tte.Cnel. Milton Casella

Para estar presente en un acto del Día de la Jura de la Constitución en la ciudad de San Carlos, partieron de Montevideo en un automóvil de la Inspección General, el Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado A. Sáez y su Ayudante el Tte.Cnel. Milton Casella con el chofer de la Repartición, Sdo. Walter Colman. A la altura del km 124 de la ruta 8, el chofer perdió el dominio del vehículo a causa del pavimento mojado, estrellándose contra un árbol. A consecuencia de este accidente fallece el Tte.Cnel. Milton Casella y quedó herido el Brig. Sáez, quien tuvo que estar alejado de la Inspección General, por más de quince días, quedando en su lugar como Inspector General Interino hasta el 3 de agosto el Brigadier Remo Laporta.

Se recibe el primer Cessna 185, U-17A

El 30 de julio arribó a Uruguay traído en vuelo por dos oficiales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, el primer avión Cessna 185 C de un grupo de ocho aparatos semejantes que se irán recibiendo por el Pacto de Ayuda Mutua. Este avión de ala alta y tren convencional es un U-17A-CE construido y diseñado por la fábrica Cessna que lo califica "Skywagon"; su número de serie era 65-10852, con motor Continental de 260HP a inyección tipo IO-470-F, con capacidad para seis personas.

1965

Fue asignado el 30 de agosto a la Brigada Aérea II con la matrícula No.750.

El Servicio de Aeródromo

El Servicio de Aeródromo nacido en 1962 como Jefatura de Aeródromo, a medida que pasa el tiempo va tomando más cuerpo como Unidad independiente dentro del Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza". Su misión se estableció por el Decreto No. 24.612 del Poder Ejecutivo de enero de 1965, publicado en la Orden I.G.F.A. No.1.046 del 17 de agosto de 1965, donde se especificaba que debía dar vigilancia y seguridad a las Unidades del aeródromo, mantener su infraestructura y pistas, el servicio de alimentación de todo el personal, el Club de Oficiales, el Servicio de Sanidad y el de Comunicaciones y Transportes.

En aquel momento contaba con un Oficial Superior, seis oficiales y cuarenta y ocho del personal de tropa, donde existía una Compañía de Policía Militar con un plantel de perros.

Llegan cuatro nuevos U-17A

En el mes de setiembre arribaron cuatro aviones Cessna por el M.D.A.P. traídos en vuelo por tripulaciones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, los cuales fueron entregados a la Fuerza Aérea el día 17 de ese mes; todos llegaron con un total de 56 a 58 horas de vuelo desde nuevos al igual que el recibido anteriormente.

Estos aviones U-17A eran:

Avión	No. Fabricante	No. Serie	Matrícula
Cessna 185	185-0936	65-12734	751
Cessna 185	185-0937	65-12735	752
Cessna 185	185-0938	65-12736	753
Cessna 185	185-0939	65-12737	754

Promoción "Gral. Victoriano Rovira"

El 21 de diciembre reciben sus despachos de Oficial los alumnos de la Promoción "Gral. Victoriano Rovira", nombre impuesto a esta promo-

ción en homenaje al tercer Director de la Escuela Militar de Aviación, de acuerdo al siguiente orden:

Alf. (P.A.M.)	Shandelaio E. González
Alf. (P.A.M.)	Clemente Pascale
Alf. (P.A.M.)	Elbio R. Firpo
Alf. (P.A.M.)	José E. González
Alf. (P.A.M.)	Sebastián H. Falero
Alf. (P.A.M.)	Roberto F. Amorín
Alf. (P.A.M.)	Henry Solano

Conjuntamente con ellos se recibieron los Subtenientes de la Fuerza Aérea Boliviana: Vito Ramírez y Edgar Salas.

También con estos componentes del Curso de Cadetes aviadores recibieron despachos de oficiales los alumnos del Curso de Pasaje de Grado de Sub-Oficiales y Sgtos. 1ros. Técnicos Especialistas de acuerdo al siguiente orden:

Alf.(TE)	Nelson H. Canales
Alf.(TE)	Aníbal L. Fleitas
Alf.(TE)	Avelino Rodríguez
Alf.(TE)	Saúl A. López

RESUMEN DE LA ACTIVIDAD Y NOVEDADES DE LA FUERZA AÉREA EN 1965

— **Comando Aero-Táctico:**

BRIGADA AÉREA I

Se comienza la construcción de un polvorín para bombas de 500 libras.

El Grupo de Aviación No.2 (Caza) equipado con aviones a reacción T-33 y F-80 voló en este año 2.108 horas en misiones de entrenamientos y desfile, calificando a cuatro pilotos en estos aparatos.

El Grupo de Aviación No.3 (Transporte) equipado con aviones C-47, un T-11 y un T-6 fotográficos, desarrolló una doble actividad de transporte y fotografía aérea. Voló 2.662 horas, transportando 8.130

pasajeros y 41.248 libras de carga; además cumplió 19 misiones fotográficas.

También se calificó a dos primeros pilotos y dos pilotos de C-47.

El Grupo de Aviación No.4 (Transporte) equipado con aviones C-47 voló 2.344 horas trasladando 6.946 pasajeros y 31.630 libras de carga, en misiones de transporte, cargas, sanitaria, etc.; al interior y exterior, unas de estas últimas hasta Santo Domingo, República Dominicana, entre los días 8 al 20 de noviembre en el C-47 N°518, con carga de la Cruz Roja, yendo por la ruta del Atlántico y regresando por el Pacífico. Se calificaron cuatro primeros pilotos, dos pilotos y cuatro copilotos de C-47.

El Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate) equipado con helicópteros Bell y Hiller, dos aviones Piper, un Cessna 185 y un Ryan Navion, voló 960 horas en misiones de rescate, fotografía, correo, enlace, sanitarias, etc.

BRIGADA AÉREA II

Con una dotación integrada por 9 aviones T-6, un UC-45, un AE-1 y un Cessna U-17A , voló 4.587 horas de las cuales es dable destacar que 453 fueron de instrucción avanzada en monomotor, 644 en navegación, 1.472 en vuelo por instrumento bajo capota, 194 en instrumentos real, etc.

— **Comando Aéreo de Entrenamiento**

Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. En el año lectivo 1965 se efectuaron cursos de pasajes de grado para Ttes.Cneles., Mayores y Ttes.1°. Se realizó un curso de ocho conferencias para Coroneles. Por primera vez se llevó a cabo un Curso de Estado Mayor, el que contó con ocho alumnos.

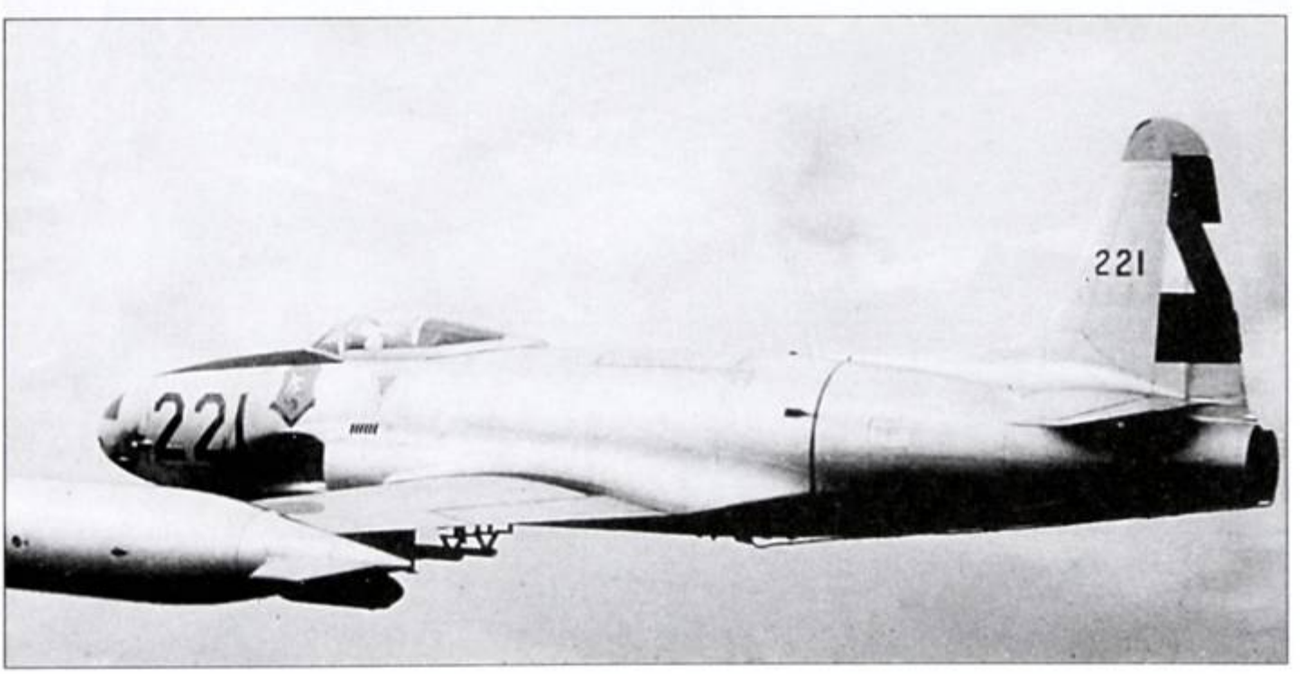
Escuela Militar de Aeronáutica. Se continuó construyendo el edificio de operaciones. En el año lectivo 1965 se volaron con los seis aviones T-6 de la dotación y un UC-45, 5.393 horas.

Escuela Técnica de Aeronáutica. En el año lectivo 1965 dos cursos de preparatorios y diez de especialidades. Mientras esta Escuela continua en su sede dentro del predio que comparte con la Inspección General de la Fuerza Aérea y las Brigadas de C. y E. y de Mantenimiento y de Abastecimiento, todos en el Aeródromo Militar "Cap. Juan M. Boiso Lanza", se comenzó a construir el nuevo edificio para la institución sobre la Avda. de las Instrucciones, que hoy ocupa la E.C.E.M.A.; en ese lugar se empezó, con el apoyo del Servicio de Ingeniería y Arquitectura Militar, la nivelación del terreno, construcción de camino de acceso, y avenidas interiores, con ayuda de máquinas del Ministerio de Obras Públicas y Consejo Departamental de Canelones. Se plantaron 2.600 árboles, se construyeron los cimientos, columnas y vigas del techo del primer tramo del pabellón de estudios.

H-23 F FAU 026
Hiller

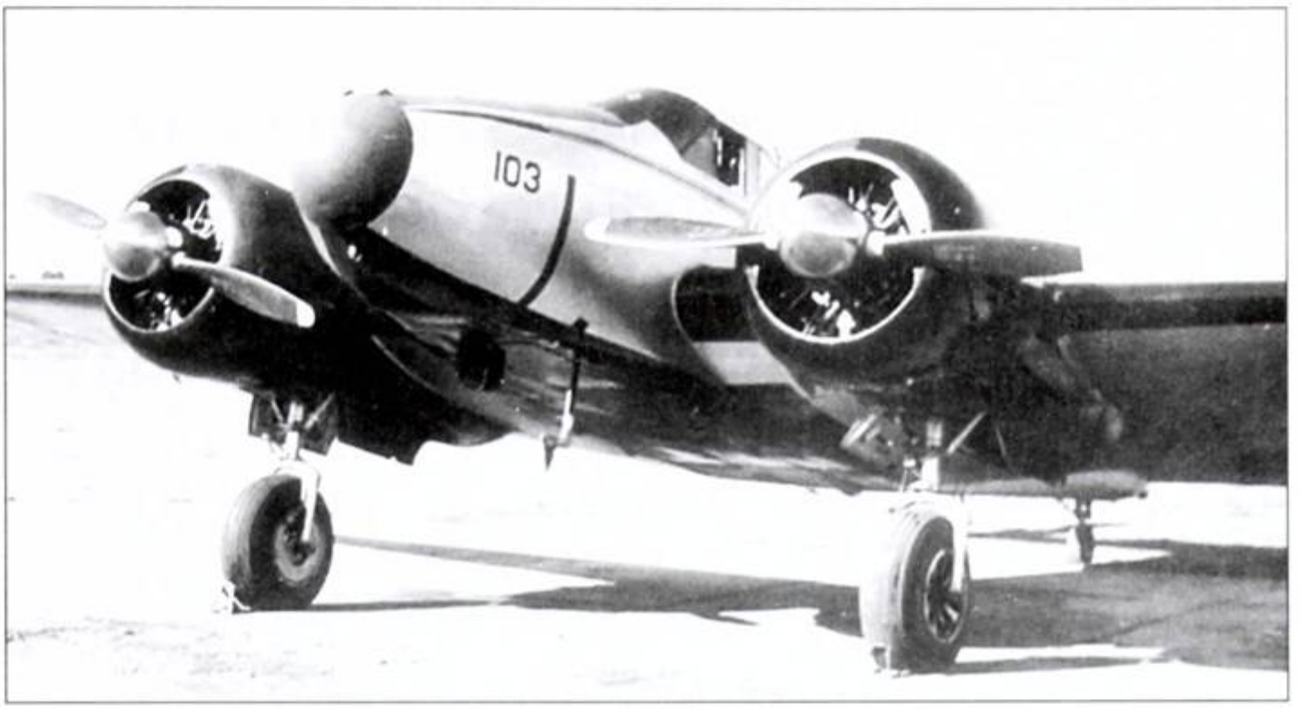
T-33 No. 206 sobre Montevideo

F-80 No. 221



Cessna 185. U-17 A FAU 751.
Octubre de 1965.

T-6 G FAU 375



El AT-11 No. 103, transformado en UC-45 en la D.G.T.A.G. y s., Circa 1965

Edificio del Comando
de la Inspección General
de la Fuerza Aérea.
27 de Julio 1964

Capítulo Octavo

El General (P.A.M.) Oscar D. Gestido: Consejero Nacional de Gobierno y Presidente de la República, por mandato popular

1966-1967

Accidente mortal por fallas en un F-80C

1966

El comienzo del año 1966 fue muy amargo para el Grupo de Aviación Nro. 2 (Caza), a los pocos días de iniciado, el 18 de enero, fallece en un accidente de aviación uno de sus jóvenes miembros, el Tte. 2do. (PAM) Mario J. Cipolina, quien había partido casi al mediodía de Carrasco, en el F-80 C matrícula FAU 220 para un vuelo de entrenamiento en maniobras de transición; a causa de problemas en el sistema de alimentación de combustible de los tanques de punta de alas, tuvo que eyectarse y arrojarse en paracaídas, aparentemente al no lograr dominar el aparato, cayendo en el Río de la Plata frente al Balneario Lomas de Solymar, a unos seiscientos metros de la costa. El infortunado Teniente fue encontrado el 24 de enero de 1966 con síntomas de haber fallecido de asfixia por inmersión.

Vuelo a México ida y vuelta

El 22 de enero se comenzó un vuelo de largo aliento hasta la ciudad de México, en el C-47 FAU 517 del Grupo de Aviación N° 3 (transporte), comandado por el Cnel. (PAM) Walter Samarello, el May. (PAM) Juan C. González y el May. (PAM) Virginio Vega, con el fin de transportar ida y vuelta, una delegación a esa ciudad capital de los Estados Unidos Mexicanos en Norte América.

Esta misión que salía de la rutina operacional de los grupos de transporte, se cumplió en 74 horas de vuelo, en un total de 13 días para el periplo, incluido una estadía de cinco días en aquella capital.

La primera etapa del largo viaje fue: Carrasco - Santiago - Antofagasta - Lima, ciudad a la cual arribaron luego de 20 horas 20 minutos en el aire, es decir casi un día completo de vuelo con solo tres aterrizajes. El siguiente tramo de su ruta fue hasta Guayaquil; continuando el día 24, en que llegaron a Tapachula en territorio mexicano, luego de reabastecerse en Panamá. El 25 de enero aterrizaron en la capital azteca sin novedad.

Comenzaron el regreso el 31 de enero, llegando en el día a Panamá, donde permanecieron hasta el 2 de febrero en que partieron hacia Lima con escala técnica en Guayaquil; el 3 de febrero hicieron el recorrido: Lima - Antofagasta - Mendoza, arribando a Carrasco esa misma noche en la madrugada del 4 de febrero, habiendo llevado a cabo esta larga navegación con total éxito.

Primer destino para la promoción «Gral. Victoriano Rovira»

Los Alféreces (P.A.M.) como todos los años pasaron a prestar servicios en la Brigada Aérea II. Los Alféreces (T.E.) fueron destinados a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento menos el Alf. (T.E.) Avelino Rodríguez, que por su especialidad fue destinado a la Brigada de Comunicaciones y Electrónica.

El Brigadier Remo Laporta es designado Inspector General de la Fuerza Aérea

Por lo preceptuado en el artículo 12 de la Ley Nro. 13.145 del 9 de julio de 1963, pasó a situación de retiro obligatorio con fecha 17 de febrero de 1966, el Inspector General de la Fuerza Aérea, Brigadier Conrado A. Sáez, luego de una larga carrera en la Aviación Militar, desde la época heroica de los aviones de motores rotativos hasta los aviones a reacción. Estuvo al frente de la Institución durante siete años, período solo menor al que estuvo el Tte. Cnel. Berisso de casi diez años en la Escuela Militar de Aviación. Una de las importante obras que

dejó, por su exclusiva inspiración, fue el edificio del Comando General en la Base Aérea Cap. Boiso Lanza.

El Consejo Nacional de Gobierno nombró para sustituirlo como Inspector General de la Fuerza Aérea, al Brigadier Remo Laporta; nombramiento que fue efectuado el 17 de febrero, saliendo publicado en la Orden de la I.G.F.A. Nro. 1.078 con fecha 18 de febrero.

En la misma Orden Nro. 1.078 se publicó el nombramiento del nuevo Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, nombramiento que recayó en el Brigadier Danilo Sena.

Dos nuevos Oficiales de la Promoción «Gral. Victoriano Rovira»

El 22 de marzo fueron promovidos al grado de Alférez con fecha 1ro. de febrero de 1966, los siguientes alumnos de los Cursos de Pasaje de Grado de Sgtos. 1ros. de la Escuela Militar de Aeronáutica:

Del Curso de Pasaje de grado para Sgtos.1ros. (P.A.M.)
Alf. (P.A.M.) Aníbal Iglesias

Del Curso de Pasaje de grado para Sgtos. 1ros. (T.E.)
Alf. (T.E.) Rogelio Rodríguez

El Alf. (P.A.M.) pasó a prestar servicios a la Brigada Aérea II y el Alf. (T.E.) a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.

Se recibieron tres aviones Cessna U-17A

El 12 de abril se recibieron de la Misión Aérea de los EE.UU. de América por el Pacto Militar Defense Air Pact (M.D.A.P.) tres aviones Cessna 185, U-17A, que fueron traídos en vuelo desde su país de origen hasta Uruguay por tripulaciones de la USAF. Se matricularon de la siguiente manera:

Cessna 185

Nº de Fabricante 185-1020
Nº de Serie 66-8033
Matrícula FAU 755

Cessna 185
Nº de fabricante 185-1022
Nº de Serie 66-8034
Matrícula FAU 756

Cessna 185
Nº de fabricante 185-1026
Nº de Serie 66-8035
Matrícula FAU 757

De esta manera se completó la cantidad de ocho aparatos de este tipo donados por el M.D.A.P.

Fueron asignados el 756 y 757 a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y el 755 al Grupo de Aviación Nº5 (Búsqueda y Rescate).

Se reciben dos helicópteros Hiller H-23F

El 23 de junio la Fuerza Aérea recibió por el M.D.A.P. dos helicópteros Hiller H-23F-UH modelo UH12E-4 los que fueron armados, probados y adjudicados el 26 de julio a la dotación orgánica del Grupo de Aviación Nº5 (Búsqueda y Rescate). Se matricularon:

H-23F-UH	Nº Serie 65-13069	Nº Fabricante 2372 Matrícula FAU 028
H-23F-UH	Nº Serie 66-8039	Nº Fabricante 2373 Matrícula FAU 029

Con estos dos helicópteros se completó el número asignado de cuatro de estos aparatos a nuestro país.

Se nombraron dos comisiones para conmemorar el 50º aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica

Con motivo de conmemorarse en el año 1966 el 50º aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica, tomando como origen la creación de la Escuela Militar de Aviación el 20 de noviembre de 1916, el 23 de junio de 1966 se nombró una Comisión de Honor y una Comisión Ejecutiva para

los actos y ceremonias, integrándose la Comisión de Honor de la siguiente manera: Gral. Cesáreo L. Berisso, Gral. Tydeo Larre Borges, Gral. Esteban Cristi, Gral. Oscar D. Gestido, Gral. Hernán S. Barú, Cnel. Dr. Efraín González Conzi, Cap. Dr. Alberto Demichelli y Contralmirante Atilio Frigerio. La Comisión Ejecutiva: Brig. Mariano Ríos Gianola, Brig. Oscar M. Sánchez, Brig. Gualberto F. Trelles, Brig. Juan Carlos Jorge y Brig. Conrado A. Sáez más el Jefe del Comando Aéreo de Entrenamiento, el Jefe de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, el Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, el Director del Museo Aeronáutico, el Director General de Aviación Civil, un Delegado del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, un Delegado de P.L.U.N.A., un Delegado del Consejo Departamental de Montevideo, un Delegado del Club de la Fuerza Aérea, el Presidente del Aero Club del Uruguay y un Secretario Jefe perteneciente al Comando Aéreo de Entrenamiento.

Asciende a Brigadier el Cnel. (P.A.M.) Juan A.P. Villanueva

El 13 de julio el Cnel. (PAM) Juan A.P. Villanueva fue promovido al grado de Brigadier por el sistema de «Selección» con fecha 1ro. de febrero de 1966, luego que la Cámara de Senadores hubo concedido el 5 de julio la venia solicitada por el Poder Ejecutivo para conferirlo.

El Brig. Villanueva egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Infantería en el año 1937; ingresó a la Escuela Militar de Aeronáutica en 1938 como alumno del Curso de Pilotaje, recibiendo su brevet de Piloto Aviador Militar en 1938. Cumplió una larga carrera al servicio de la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea.

Medallas de oro para los Generales Berisso y Cristi

Con motivo de haberse cumplido el 17 y 18 de julio, el cincuentenario de los gloriosos hechos que protagonizaron en 1916 los Generales Cesáreo L. Berisso y Esteban Cristi, respectivamente, comenzar y ganar el primer

Gran Raíd Continental entre las ciudades de Buenos Aires y Mendoza, y haber sido el primer uruguayo en cruzar el Río de la Plata volando; el Consejo Nacional de Gobierno dispuso con fecha 23 de agosto de 1966 la acuñación de dos medallas de oro recordatorias de estas hazañas, las que fueron entregadas a sus protagonistas el 9 de setiembre.

Redistribución de plazas del personal subalterno de la Fuerza Aérea

En el mes de octubre hubo una redistribución de plazas del personal (TE) y (SG) de la Fuerza Aérea, de la siguiente manera:

> I.G.F.A: 30(TE) y 57(SG); E.M.A.: 61(TE) y 133(SG); E.C.E.M.A.: 14(SG); B.A.I: 22(TE) y 98 (SG); Grupo de Aviación Nº 2 (Caza): 28 (TE) y 27(SG); Grupo de Aviación Nº 3 (Transporte): 15 (TE) y 21 (SG); Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte): 11 (TE) y 15 (SG); Grupo de Aviación Nº 5 (B. y R.): 6 (TE) y 2 (SG); B.A.II: 42 (TE) y 82 (SG); Grupo de Aviación Nº 1 (Rec. Tác.): sin personal; Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento: 132 (TE) y 73 (SG); Brigada C. y E.: 27 (TE) y 15 (SG); Servicio de Aeródromo: 2 (TE) y 48 (SG); E.T.A.: 23 (SG). Total: 376 (TE) y 608 (SG).

Actividad del Grupo de Aviación Nº 2 (Caza)

De acuerdo al plan de instrucción anual de la Brigada Aérea I, el 15 de agosto se comenzó a ejercitar en el Grupo de Aviación Nº2 (Caza) el programa que le correspondía para la formación de pilotos de combate, usando como polígono de tiro el islote «E» de la Isla de Flores, cumpliéndose al final del año 146.6 horas de instrucción de tiro en 97 salidas, calificándose en ataque aire-tierra a trece pilotos manteniéndose el entrenamiento de todos los pilotos orgánicos y asignados.

EL CINCUENTENARIO DE LA ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

El cincuenta aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica se conmemoró en la semana que fue desde el lunes 14 de noviembre al

lunes 21, con diferentes actos, festejos, celebraciones, evocaciones, etc. de acuerdo al programa que elaboró la Comisión Ejecutiva para el mismo.

Se iniciaron los actos más importantes a partir del jueves 17, con una formación de cada Unidad o Repartición de la Fuerza Aérea, en la cual se dio lectura a la Orden del Día, alusiva a la efemérides de este cincuentenario. A las 11 y 30 horas se hizo presente en la Casa de Gobierno una delegación de la Escuela Militar de Aeronáutica (E.M.A.) compuesta por el Director, Jefes y oficiales, para saludar al Presidente del Consejo Nacional de Gobierno; de la misma forma en la sede del Ministerio de Defensa Nacional para presentar los saludos al Sr. Ministro. En la tarde comenzaron a llegar al Aeropuerto de Carrasco las delegaciones de los países invitados: Argentina, Brasil, Chile y los Estados Unidos de América; siendo conducidos posteriormente al Parque Hotel donde se les había reservado alojamiento. En la noche se sirvió una cena en honor a las delegaciones visitantes en la sede de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Continuó el viernes 18 a las 09 y 30 horas con homenajes en la rotonda del Cementerio Central a los extintos: Presidente de la República, Dr. Feliciano Viera; Ministro de Guerra y Marina, Sr. Joaquín C. Sánchez; y primer Director de la Escuela Militar de Aviación, Cap. Juan Manuel Boiso Lanza. A las 13.00 horas hubo un almuerzo ofrecido por la Comisión Ejecutiva, en la Sociedad Criolla «Elías Regules». A las 21 y 30 horas hubo una función en honor de las delegaciones en el Teatro Solís, con la representación por parte del elenco de la Comedia Nacional de la pieza teatral «El matrimonio del Señor Mississippi» de F. Dürrenmatt.

El sábado 19 comenzaron las celebraciones, primero en la Plaza Independencia con un homenaje al Gral. Artigas, consistente en la colocación de ofrendas florales ante las banderas y formaciones de países hermanos y nacionales, finalizando el acto con un desfile terrestre y aéreo. Continuó a las 13 horas con un almuerzo que

se sirvió en el Parque Hotel, ofrecido a las autoridades y delegaciones visitantes por la Inspección General de la Fuerza Aérea; aprovechando esta reunión, a los postres se entregó medallas recordatorias a los integrantes de la Comisión de Honor, que no fueron Directores de la Escuela Militar de Aeronáutica y una especial al Dr. Bartolomé Vignale, primer médico de la Escuela Militar de Aviación. Por último se entregaron obsequios recordatorios a los representantes de cada instituto visitante. En la tarde a las 18 horas se efectuó una visita de las delegaciones al Museo Aeronáutico; y en la noche a las 23 horas una reunión bailable en el Club Social y Deportivo Urupan, de la ciudad de Pando, en honor de los jóvenes alumnos visitantes y de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El domingo 20, día del aniversario del Escuela Militar de Aeronáutica, los actos comenzaron a las 10 horas en la sede del instituto con entrega de medallas a los pilotos instructores fundadores, ex Directores, Directores de las escuelas de formación visitantes, oficiales de la Armada que hicieron cursos de pilotaje en la antigua Escuela Militar de Aviación; y por último un desfile terrestre y aéreo con posterior visita a las instalaciones del Instituto. De tarde a las 15 horas con la presencia de delegaciones extranjeras y autoridades nacionales, se concurrió al Hipódromo Nacional de Maroñas, donde a esa hora se corrió el Gran Premio «50 Aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica». De noche finalizaron los actos con un «lunch» y reunión bailable en los salones del Parque Hotel.

El lunes 21 se despidieron las delegaciones visitantes.

Promoción «Cincuentenario de la Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica»

El 21 de diciembre de 1966 reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción «Cincuentenario de la Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica», según el siguiente orden por escalafón.

1966

Como Pilotos Aviadores Militares los siguientes alumnos: **1966**

Alf.(PAM)	José P. Malaquín
Alf.(PAM)	Daniel Barral
Alf.(PAM)	Adolfo Pereyra
Alf.(PAM)	Julio Díaz
Alf.(PAM)	Néstor Pimienta
Alf.(PAM)	Roberto J. Abadie
Alf.(PAM)	Rolando E. Paller
Alf.(PAM)	Ruben Antela
Alf.(PAM)	Ruben M. Gómez Nesse
Alf.(PAM)	Héctor S. Fernández
Alf.(PAM)	Georges Irman
Alf.(PAM)	Erling Olsen-Böje
Alf.(PAM)	Eduardo Camps
Alf.(PAM)	Carlos T. Braida
Alf.(PAM)	José E. Vadell
Alf.(PAM)	Nelson R. Webbe
Alf.(PAM)	José E. Delgado
Alf.(PAM)	Mario D. Muñoz
Alf.(PAM)	Dámaso A. Sosa

Como Navegantes Diversos Roles:

Alf.(NDR)	José A. Besenzoni
Alf.(NDR)	Washington N. Silveira
Alf.(NDR)	Ruben R. Silva
Alf.(NDR)	Antonio D. Gonçalvez
Alf.(NDR)	Aldo Picerno
Alf.(NDR)	Eduardo Olivera

Y de Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1ros. alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE)	Félix Barreto
Alf.(TE)	Paulino S. Benítez
Alf.(TE)	Baltasar De María

Resumen de la Actividad de vuelo y novedades de la Fuerza Aérea en 1966

La actividad de vuelo durante el año 1966 estuvo dentro de los parámetros adecuados, de acuerdo al trajín normal de la institución, volándose en total 13.894 horas.

Comando Aero Táctico

BRIGADA AÉREA I

Grupo de Aviación N° 2 (Caza). Durante el año esta Unidad contó con una disponibilidad de siete aviones F-80 y seis T-33, manteniéndose más de un 55% en orden de vuelo de su totalidad, con los cuales se volaron 2.013 horas en las que se incluyeron: formaciones tácticas y de disciplina, escolta, intercepción, patrullaje, reconocimiento, navegación, etc.; instrucción de vuelo calificándose cinco pilotos en avión a reacción y tres instructores; y tiro como se especificó anteriormente.

Grupo de Aviación N°3 (Transporte). En el año, esta Unidad contó con cuatro aviones operativos: tres C-47 y un T-6 para las misiones fotográficas de las cuales este Grupo era el encargado. Con estos aparatos se volaron 1.572 horas, calificándose de esta manera trece tripulaciones para cumplir misiones con cualquier tiempo. Se cumplieron vuelos hasta la Ciudad de México en la América del Norte y en buena parte de la América del Sur. Se transportaron 2.792 pasajeros y 25.400 kgs. de carga.

Grupo de Aviación N° 4 (Transporte). Esta Unidad contaba en ese año con ocho aviones C-47, de los cuales se mantuvieron operativos durante todo el período tres y en forma intermitente otros tres, los dos restantes permanecieron sin volar, fuera de orden de vuelo. Con estos aparatos se volaron 1.515 horas en las que se transportaron 3.013 pasajeros y se cargaron 20.417 kgs. El Grupo cumplió con el plan de instrucción anual.

Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate). Esta Unidad contó durante el año con dos helicópteros H-23F, dos aviones Cessna U-

17A y un avión Piper L-21; aparatos que volaron 1.212 horas, cumpliendo misiones de todo tipo para las que se especializa el Grupo, incluido instrucción de vuelo.

BRIGADA AÉREA II

Esta gran Unidad con diez aviones disponibles: siete T-6G, dos U-17A y un Piper 100 AE-1, voló durante el año un total de 3.338 horas, cumpliendo misiones de instrucción avanzada, transporte, navegación, formaciones, fotografía, vuelo nocturno, instrumentos, sanitarios, etc.

Grupo de Aviación N°1 (Reconocimiento Táctico). Esta Unidad realizó su programa de instrucción de vuelo efectuando primero un curso de instructores con cinco oficiales seleccionados, cumpliendo entre otras cosas un vuelo de instrucción en navegación Durazno -Asunción del Paraguay - Durazno; luego se efectuó el curso normal que se imparte año tras año, junto a los oficiales bolivianos de esa promoción de 1965, Subtenientes Vito Ramírez y Edgar Salas.

Infraestructura. Se continuó construyendo las viviendas para oficiales y personal que se habían comenzado en 1965 por la empresa B. Ferrá, a partir de diciembre de 1965 quedó la Brigada a cargo de las obras por el sistema de administración, estando prácticamente prontas las viviendas para el personal y una de oficiales. En la zona residencial se plantaron 3500 árboles de variadas especies.

Comando Aéreo de Entrenamiento

ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR AÉREO.

En el año lectivo 1966 se realizaron Cursos de Pasaje de Grado: para Ttes. Cneles., con cuatro alumnos; Curso de Pasaje de Grado para Mayores con nueve alumnos ; Curso de Pasaje de Grado para Ttes. 1ros con veinte alumnos; Curso de Estado Mayor con doce alumnos, incluido un Oficial de la Armada y un Oficial del Ejército.

Esta casa de estudios continuó desarrollando su actividad en su sede de la Brigada Aérea I.

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

Con su material de vuelo operativo que consistía en: un T-11 y ocho T-6, se alcanzó a volar 378 horas con el primero y 3.283 horas con los segundos; sumando el personal 7.492 horas.

En este año el instituto contó con 89 alumnos, incluyendo 5 del Curso de Pasaje de Grado de 1ro. y 2do. año para Sgtos.1ros.

Como novedad en su infraestructura, se habilitó parcialmente el nuevo edificio de Operaciones, quedando en funcionamiento cinco ambientes.

ESCUELA TÉCNICA DE AERONÁUTICA

En el año lectivo de 1966 se efectuaron dos Cursos de Preparatorios y seis de Especialidades.

Esta Escuela continúa en su sede del Aeródromo Cap. Boiso Lanza, mientras tanto se prosigue construyendo el nuevo edificio, donde hoy se encuentra la E.C.E.M.A.

Comando Aéreo de Material

BRIGADA DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

Gran Unidad que contaba en este año con 37 Oficiales y 208 de Personal Subalterno. Produjo durante el año revisiones generales mandatorias (I.R.A.N.) a tres aviones T-6, un L-21 y un helicóptero H-23F; hizo diez revisiones generales a siete motores R-1830 y tres R-1340. Se efectuaron trabajos especiales a once aviones, cuatro de los cuales se accidentaron en tierra durante el tornado que asoló el país en febrero de 1966. Se realizaron sesenta y dos inspecciones periódicas a los siguientes tipos de aviones: C-47, T-6, U-17A y Cessna 182D. La Brigada contó con el siguiente material aéreo: un UC-45,

dos T-6, un U-17A y dos Cessna 182 D; con los cuales se volaron 775 horas. **1966**

BRIGADA DE COMUNICACIONES Y ELECTRÓNICA

Esta Brigada tenía una cantidad de efectivos consistente en : 13 Oficiales y 43 de Personal Subalterno, quienes prestaban servicios en el Taller de Radio y Electrónica, que estaba situado en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, y en siete estaciones de radio y en la cabina telefónica de aquel aeródromo.

1967

REABRIÓ EL MUSEO AERONÁUTICO EN SU NUEVO LOCAL

Las instalaciones y elementos de exposición que componen la muestra del Museo Aeronáutico, se hallaban depositados en el estadio cilíndrico de la Exposición Nacional de la Producción, de propiedad municipal, hasta el mes de julio de 1966. En ese mes se comenzó el traslado del material a un pabellón de aluminio propiedad de la Fuerza Aérea que se instaló en un predio municipal cercano a donde está situado dicho estadio (actual emplazamiento del Museo); el referido pabellón fue completado construyéndosele pisos, baños, luz, etc., habilitándolo provisoriamente el 19 de noviembre de 1966, para una muestra privada, con motivo del cincuentenario de la Escuela Militar de Aeronáutica.

Terminados los trabajos de acondicionamiento del pabellón y de los elementos que componían la muestra, se reabrió el Museo el 14 de enero de 1967.

La Fuerza Aérea interviene el Aeropuerto Nacional de Carrasco

Por primera vez desde su puesta en funcionamiento en 1945, la Fuerza Aérea se hizo cargo del Aeropuerto Nacional de Carrasco en el mes de febrero de 1967, con el objeto de mantenerlo abierto al tráfico internacional, de acuerdo a las órdenes emanadas del Ministerio de Defensa

Nacional, luego que los funcionarios civiles abandonaron sus tareas paralizando su actividad normal.

Esta actuación de la Fuerza Aérea solucionando el problema, mereció los plácemes del Consejo Nacional de Gobierno, poniendo en relieve la trascendencia de la misión cumplida por la misma al mantener en perfecto funcionamiento el Aeropuerto como así se hizo saber por la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N° 1155 del 2 de marzo de 1967.

El Gral. (PAM) (R) Oscar D. Gestido, Presidente de la República

Al haber sido elegido por la voluntad popular en el último domingo de noviembre de 1966, asume esta alta investidura el 1ro. de marzo de 1967, el Gral. (PAM) (R) Oscar D. Gestido, pionero de la aviación, unido a ella desde principios de los años veinte, quien lamentablemente fallece pocos meses más tarde, el 6 de diciembre de 1967.

El Brig. Danilo E. Sena es designado Inspector General de la Fuerza Aérea

Luego del cambio de gobierno, se produjeron las mutaciones y relevos normales en la república, de acuerdo a las nuevas autoridades que asumieron el 1ro. de marzo; entre ellas estuvo el nombramiento el 7 de marzo del Brig. Danilo E. Sena como Inspector General de la Fuerza Aérea, relevando de esta forma el 9 de marzo al Brig. Remo Laporta, quien se aleja de este cargo luego de haber conducido la institución durante el término de un año y diecinueve días, con su conocida ejecutividad y solvencia.

A su vez, a propuesta del nuevo Inspector, el Presidente de la República destinó como Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea al Cnel. (PAM) Rivera Arcos González.

Día de la Fuerza Aérea

1967

Los actos y festejos de este día, se desarrollaron dentro de las unidades y reparticiones de la entidad, en forma por demás sencilla, recordando la fecha sin mayores ceremonias. En el saludo del Inspector por el aniversario, este hace notar que el país comienza a regirse por un nuevo sistema institucional al volver al antiguo régimen presidencialista abandonando el colegiado, el cual tendrá que enfrentar los serios problemas internos y externos, producto de los acontecimientos que se viven, instando a la unidad de la Fuerza y a su mejor aporte del trabajo específico en todos los escalones y tareas nacionales que realiza.

Como se puede colegir del saludo del Inspector, comienzan a ser notorias las dificultades y problemas que debe afrontar el país, ante la naciente manera de enfrentarse a los Poderes Públicos de ciertos sectores de la ciudadanía, que dejan de lado las formas democráticas de expresión, pretendiendo subvertir el orden constituido.

El Brig. Remo Laporta Delegado ante la Junta Interamericana de Defensa

El 17 de abril salió publicado en la Orden del Inspección General N°1167 el nombramiento del Brig. Remo Laporta como Delegado ante la Junta Interamericana de Defensa y además Consejero Técnico de la República en la Organización de Estados Americanos, dependiendo directamente del Ministerio de Defensa Nacional.

Con este nombramiento se regularizaba la situación del Brig. Laporta quien luego de ser relevado como Inspector General de la Fuerza Aérea, continuaba en actividad sin cargo.

Conferencia de Jefes de Estado en Punta del Este

En razón de la Conferencia de Jefes de Estado que se realizó en Punta del Este, entre los días 10 y 15 de abril de 1967, se nombró un Comando Aéreo Operacional cuyo Jefe fue el Cnel. (PAM) Julio C. Loureiro,

dependiente del Agrupamiento Especial que comandaba el Gral. Alfonso Ma. González, el cual se puso en funcionamiento a partir del 13 de marzo de 1967, hasta el 4 de mayo de ese año.

Este Comando Aéreo Operacional planificó, organizó y supervisó todas las tareas asignadas a la Fuerza Aérea, que consistieron en brindar la necesaria seguridad aérea del área de Punta del Este y sus instalaciones, para lo cual entre otras cosas se declaró al Aeródromo Municipal del balneario (El Jagüel), Aeródromo Militar, emplazándose allí la sede del Comando, desde el 3 hasta el 17 de abril de 1967, con aviones y helicópteros.

El Cnel. (PAM) Alberto L. García, Director General de PLUNA

Al cambiar la Constitución en 1967 plebiscitada durante las elecciones generales de 1966, PLUNA dejó de estar dirigida por un Directorio de cinco miembros, para tener a su frente un Director General. Por lo cual el nuevo Gobierno confió ese cargo por Resolución del 15 de mayo de 1967, al Cnel. (PAM) Alberto L. García para que lo ocupara; haciéndose cargo de ese puesto el 16 de mayo.

Expropiación y ocupación destinada a la ampliación del Aeródromo Militar "Tte. 2do. Mario W. Parallada"

El 16 de mayo, de acuerdo a los antecedentes relacionados a la necesidad de la ampliación del predio del Aeródromo Militar "Tte. 2do. Mario W. Parallada" , asentamiento de la Brigada Aérea II, el Poder Ejecutivo declaró de urgente expropiación y ocupación por razones de utilidad pública, el inmueble N° 604 (parte) sito en la 2da. Sección Judicial del Departamento de Durazno, el cual tiene un área de 131 hectáreas 0331 m2, su finalidad fue la de aumentar el largo de las pistas de aterrizaje de esta unidad.

Jefes y Oficial de la Fuerza Aérea prestando servicios en el Ministerio de Relaciones Exteriores

1967

Por la Resolución N° 40.641 del Poder Ejecutivo de fecha 4 de julio de 1967, fue nombrado el May. (PAM) Raúl V. Sampedro para prestar servicios en el Ministerio de Defensa Nacional, como representante de esa Secretaría de Estado en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Su tarea dentro de ese Ministerio se desarrolló en el Departamento de Confidenciales y Claves.

Al ser designado en Francia el May. Sampedro como Agregado Aeronáutico, Militar y Naval en la Embajada de Uruguay en ese país, el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 44.571 de fecha 6 de mayo de 1971 destinó en aquel cargo al Tte. Cnel. (PAM.) Carlos P. Pache.

El Tte. Cnel. Pache a los pocos meses se le confió el puesto de Ayudante del Ministro de Defensa Nacional, por lo cual mediante la Resolución N° 44.975 del 7 de octubre de 1971 el Poder Ejecutivo designó en su lugar al May. (PAM) Angel Hernández.

El May. Hernández, luego Tte. Cnel., mantuvo esa tarea durante varios años, siendo relevado por el Tte. Cnel. (PAM) Víctor M. Balbi a partir del 16 de mayo de 1978, debido a la Resolución del Poder Ejecutivo N° 53.076. El Tte.Cnel. Balbi además ocupó la Oficina de Seguridad del aludido Ministerio como su Jefe.

Por la Resolución N° 57.663 con fecha 10 de marzo de 1981, ocupó el cargo de Jefe de la Oficina de Seguridad del Ministerio el Tte. Cnel. (Av.) Enrique Crosa.

A partir del 11 de mayo de 1983, por la Resolución N° 60.851 del Poder Ejecutivo se designó en el Estado Mayor Conjunto en "comisión" en el Ministerio de Relaciones Exteriores para cumplir la mencionada función al May. (Av.) Carlos A. Corbo, quien la mantuvo hasta el 26 de junio de 1984, cuando por la Resolución N° 62.287 del Poder Ejecutivo, se nombró al Cap. (Elect.) Carlos M. Montesano en el Estado Mayor Conjunto, en "comisión" en el Ministerio de

Relaciones Exteriores en su Oficina de Seguridad y Departamento de Comunicaciones.

El Cnel. (PAM) Fernando R. Blanco Jefe del Estado Mayor General

Al haber sido nombrado el Cnel. (PAM) Rivera Arcos González para prestar servicios en el Ministerio de Defensa Nacional, fue designado a partir del 19 de julio Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, el Cnel. (PAM) Fernando R. Blanco.

Homenaje a los caídos en el cumplimiento del deber

Ya totalmente abandonada la costumbre de recordar el «Día de los Mártires de la Aviación Militar», frente al monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria», obra debida a la inspiración del escultor nacional José Belloni, que fuera levantada en 1927 como símbolo del «aliento y futuro», el 10 de agosto se evocó esa fecha, como venía haciéndose desde la época en que el entonces Cnel. (PAM) Conrado A. Sáez era el Inspector General de la Fuerza Aérea, en el Cementerio Central, frente al panteón de los «Servidores de la Patria», que guardaba los restos del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, con una ceremonia consistente en formación de banderas y escolta, colocación de ofrendas florales, palabras alusivas de rememoración, toque de silencio y desfile de aviones.

Se suspende las misiones y becas al exterior

El país se encontraba inmerso en una profunda crisis económica que lógicamente repercutió en el normal funcionamiento de las Fuerzas Armadas. El problema mayor se notaba en la falta de divisas en moneda extranjera, por lo cual el Gobierno que trataba de emerger y recuperarse de esta situación, entre otras cosas suspendió a partir del 22 de junio, saliendo publicado con fecha 15 de agosto en la Orden de la Inspección General, todas las misiones de estudio y becas al exterior ya

programadas y aprobadas por el Ministerio de Defensa Nacional, con excepción de aquellas que fueran íntegramente solventadas por los países invitantes.

Medidas prontas de seguridad

Con motivo de la paralización de las actividades bancarias por parte de la asociación que nucleaba esta gremial, lo que motivó un estado de conmoción general en el país al solidarizarse otros sindicatos estatales y privados, el Poder Ejecutivo dictó el 9 de octubre una serie de medidas con el objeto de mantener el desempeño normal de las funciones imprescindibles, decretando «medidas prontas de seguridad», atento a lo previsto en el artículo 168, incisos 1) y 17) de la Constitución de la República. Esta situación se prolongará hasta el 23 de octubre de 1967 en que el Poder Ejecutivo da por finalizada esta situación al cesar el estado de conmoción que determinó el establecimiento de aquellas medidas.

Durante los días que duró este estado de cosas, la Fuerza Aérea de acuerdo a las órdenes emanadas del Ministerio de Defensa Nacional, cumplió con los cometidos asignados a la entidad sin mayores problemas.

Se reorganiza e integra el Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea

Habiéndose producido en estos meses cambios en la estructuración del Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea, el día 27 de octubre se establece su integración y los destinos internos correspondientes a los Jefes y Oficiales del Escalafón de Sanidad Militar. En esos momentos el Jefe de ese Servicio era el Tte. Cnel. (SM-M) Dr. Carlos Pascual, quien fue el encargado de establecer su integración, dividiéndose el Servicio en cinco jefaturas, a saber: Gabinete Psico-Físico, Farmacia y Laboratorio; Servicio Sanitario de la Unidad de Servicio Aeródromo Militar «Cap.

Boiso Lanza»; Servicio Sanitario de la Escuela Militar de Aeronáutica; Servicio Sanitario de la Brigada Aérea I; y Servicio Sanitario de la Brigada Aérea II.

Traslado a Salto de un Batallón de Infantería

El 11 de noviembre a solicitud de la Inspección General del Ejército, la Fuerza Aérea cumplió la misión de transportar los efectivos del Batallón de Infantería N° 3, ciento noventa hombres, de Carrasco a Salto.

Esta operación de apoyo aéreo fue planeada, coordinada y ejecutada por el Comando Aero Táctico, en ocho vuelos de C-47, los cuales se ejecutaron con justeza y sincronización, demostrando el alto grado de entrenamiento de los grupos de transporte.

El fallecimiento del Presidente de la República Gral. (PAM) Oscar Diego Gestido

Como se había adelantado, el 6 de diciembre falleció el Sr. Presidente de la República, Gral. (PAM) Oscar Diego Gestido, pionero de la aeronáutica de los primeros cursos de la Escuela Militar de Aviación, donde había descollado como aviador, siendo evocable el vuelo que realizara en 1926 a Asunción del Paraguay en un biplano SVA y en 1934 a Río de Janeiro con una formación de tres biplanos Potez 25. En la Aeronáutica Militar ocupó altos cargos, recordándose entre ellos el de primer Director de la Escuela Militar de Aeronáutica en 1936 y el de Director General de Aeronáutica Militar de 1939 a 1946.

Lo subrogó en el puesto, de acuerdo al artículo 150 de la Constitución de la República, el Sr. Vice Presidente, don Jorge Pacheco Areco.

Promoción «Cnel. José Luis Ibarra»

El 21 de diciembre de 1967, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción «Cnel. José Luis Ibarra» de la Escuela Militar de Aeronáutica. Esta promoción lleva ese

denominativo en honor de quién fuera alumno fundador de la Escuela Militar de Aviación en 1917 y brevet de Piloto Aviador No. 1 otorgado en Uruguay. El orden dentro de cada escalafón fue el siguiente.

Como Pilotos Aviadores Militares:

Alf.(PAM)	Ariel R. Míguez
Alf.(PAM)	Wilfredo B. Guerra
Alf.(PAM)	Carlos R. Schopf
Alf.(PAM)	Mario A. Scarzella
Alf.(PAM)	Armando Otero
Alf.(PAM)	Carlos A. López
Alf.(PAM)	Julio C. Canedo
Alf.(PAM)	José Berastegui
Alf.(PAM)	Athos R. Pallas
Alf.(PAM)	Waldemar Burgueño
Alf.(PAM)	Ramón Souza
Alf.(PAM)	Carlos A. Corbo

Conjuntamente con esta promoción de Pilotos Aviadores Militares se recibió el Sub Teniente de la Fuerza Aérea Boliviana Adhemar Zambrana.

Como Navegantes Diversos Roles:

Alf.(NDR)	Julio C. Barrios

Y de Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos. 1ros. alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(TE)	Waldenkolk Dos Santos
Alf.(TE)	Juan A. Bonifacino

Resumen de la actividad de vuelo y novedades de la Fuerza Aérea en 1967

La actividad de vuelo durante 1967 se mantuvo dentro de lo normal para el material de vuelo con que se contaba, volándose en toda la Fuerza

Aérea en el año, 15.024 horas, con las cuales se llevó a cabo el adiestramiento y entrenamiento anual. Dentro de ese cómputo están comprendidas todas las misiones de vuelo del Transporte Aéreo Militar Uruguayo, los cuales fueron: 108 al interior de la República y 36 al exterior, con viajes a la República Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, además de un vuelo a México. Asimismo se efectuaron vuelos al interior del país en servicio del Ejército, movilizando para tal fin 17 aviones C-47, con los que se transportaron 380 pasajeros entre oficiales y personal subalterno.
También se realizaron 192 misiones sanitarias en aviones C-47, Cessna U-17A y helicópteros Hiller H-23F. Durante los 365 días del año 1967 en la Brigada Aérea I, se mantuvo un C-47 con 20 camillas, enfermero y tripulación completa en previsión de ser requeridos sus servicios; al igual que un helicóptero Hiller en servicio permanente.

Asimismo dentro de las horas del adiestramiento anual, en el rubro de las calificaciones de pilotos aviadores hubo como en todos los períodos nuevas acreditaciones. En la Escuela Militar de Aeronáutica se graduaron como Pilotos Aviadores Militares doce alumnos. En la Brigada Aérea I se calificaron en el Grupo de Aviación N° 2 (Caza), seis pilotos en avión F-80; en los Grupos de Aviación Nros. 3 y 4 (Transporte) cuatro pilotos principales de avión C-47, nueve pilotos y cuatro copilotos; en el Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate), un piloto de helicóptero y dos en avión Cessna.

La actividad docente en los tres institutos con que cuenta la Fuerza Aérea, tuvo las siguientes características:

ESCUELA DE COMANDO Y ESTADO MAYOR AÉREO.

Esta escuela de altos estudios, situada en los edificios de la Brigada Aérea I, efectuó en el año lectivo un Curso de Pasaje de Grado para Ttes. Cneles. (PAM) de tres alumnos; un Curso de Pasaje de Grado para Mayores de tres alumnos (PAM) y uno (NDR); un Curso de Pasaje de Grado para Ttes. 1ros. de doce alumnos (PAM) y dos (NDR); y un Curso de Estado Mayor Aéreo de trece alumnos.

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

1967

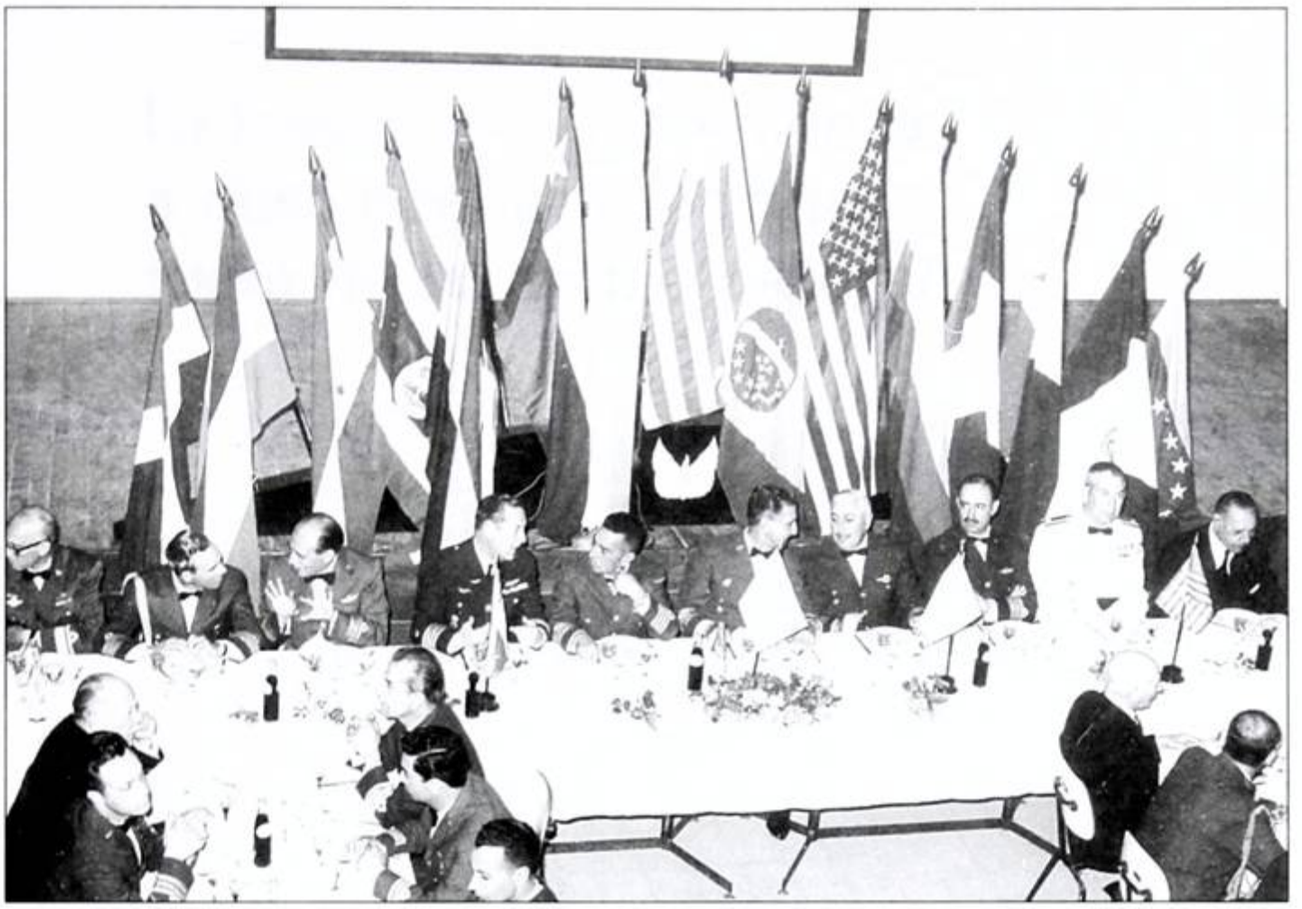
Durante el año lectivo 1967, esta escuela de formación de oficiales tuvo noventa alumnos, de los cuales uno era Sgto. 1ro. (PAM) y cuatro Sgtos. 1ros. (TE), quienes realizaban cursos de pasajes de grado para oficiales.

ESCUELA TÉCNICA DE AERONÁUTICA

Continúa en su sede del Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza», impartiendo en ese sitio adaptado para escuela de formación de técnicos, clases sobre diferentes especialidades en cursos de dos años. En 1967 egresaron: un observador meteorológico, tres plegadores y reparadores de paracaídas, cinco armeros, cinco técnicos en fotografía aérea, siete técnicos en avión convencional, cuatro técnicos de radio de avión y cuatro torneros. Además soldados de 1ra. y 2da. de la Fuerza hicieron cursos técnicos, graduándose cuatro mecánicos en avión a reacción y dos en avión convencional.

No hubo cambios importantes en los edificios pertenecientes a la Fuerza Aérea, haciéndose el mantenimiento normal para su conservación. Se continuaron en la Escuela Militar de Aeronáutica los trabajos en el nuevo edificio que se levanta para la división Operaciones. En la Escuela Técnica de Aeronáutica se prosiguió con la construcción de su nuevo edificio habiéndose levantado paredes, se efectuaron trabajos de cimentación, contrapisos, etc. (este edificio es la sede actual de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo).

Helicóptero Hiller H-23 F. F.A.U. 026. Piloto May. (P.A.M.) Edwin Noble. Operador: Ing. Mario Bula. Objetivo: Estudio de perfil para MICROONDAS y turberas (Carrasco).



17 de noviembre de 1966, cena en honor de las delegaciones visitantes en la Escuela Militar de Aeronáutica durante los festejos del 50° aniversario de la Institución

Junio de 1970. Fokker F-27 FAU 560 sobre la playa de Pocitos en Montevideo

Capítulo Noveno

La Fuerza Aérea comienza a desempeñar funciones fuera de su ámbio natural

1968-1971

Nuevo Jefe de Estado Mayor General

1968

Al haber sido nombrado el Cnel.(PAM) Fernando R. Blanco en otro destino, fue designado Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea el Cnel.(PAM) José Pérez Caldas por la Resolución del Poder Ejecutivo N°41.265, tomando posesión de este cargo el 13 de febrero de 1968.

Agregados Aeronáuticos a embajadas uruguayas en países amigos

Desde años atrás se mantienen tres cargos de Agregados Aeronáuticos en diferentes embajadas uruguayas en países amigos que son: República Argentina, Estados Unidos del Brasil y Estados Unidos de América. Estos cargos se relevan cada dos años como hoy en día. En el mes de febrero de 1968 se nombraron tres nuevos Agregados, recayendo esa designación en los Coroneles (PAM) José M. Mazzetti, Mariano A. Navajas y Manuel E. Buadas.

Becas de estudio en la Zona del Canal de Panamá

Desde 1955, en que fueron becados oficiales y personal subalterno a estudiar por primera vez en la Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas en la Base Albrook, de la Zona del Canal de Panamá, de acuerdo a condiciones establecidas en el Convenio de Asistencia Militar con

los Estados Unidos de América, año tras año se continuó enviando diferentes grupos de integrantes de la Fuerza Aérea Militar. El año que va corriendo no escapó a esto, nombrándose varios becarios en misión de estudios en esa escuela, luego del concurso correspondiente llevado a cabo en el mes de febrero.

Día de la Fuerza Aérea

La conmemoración de ésta efemérides de la institución tuvo lugar en la sede del Comando General, el día sábado 16 de marzo. Aprovechando esta celebración, se homenajearon a los pioneros de la Aviación Militar que el 18 de febrero de 1918 obtuvieron los primeros brevets otorgados en nuestro país, al haberse cumplido cincuenta años del hecho.

El detalle de la ceremonia fue el siguiente: luego de la ejecución del Himno Nacional coreado por los alumnos de la E.M.A. y la E.T.A., se leyó el parágrafo 1 de la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1227, en la cual el Inspector General saluda a todos los integrantes de la Fuerza al cumplirse un año de su gestión al frente de la misma. Inmediatamente después hizo uso de la palabra el Cnel.(PAM) Humberto R. Bía, refiriéndose a la fecha del 17 de marzo. Seguidamente dio lectura a las actas 1 y 2 de la antigua Escuela Militar de Aviación, de fecha 17 y 18 de febrero de 1918, que certificaban los exámenes realizados y la concesión de los brevets de Pilotos Aviadores al Tte.2do. Tydeo Larre Borges y a los Alféreces José Luis Ibarra, Efraín González Conzi y Alfonso Montero Pérez. En ese día estuvieron presentes: el Gral. Tydeo Larre Borges, el Cnel. Dr. Efraín González Conzi y familiares del Gral. Alfonso Montero Pérez y del Cnel. José Luis Ibarra, a quienes se les entregó una plaqueta recordatoria.

Posteriormente desfilaron los cuerpos de alumnos de la E.M.A. y de la E.T.A., mientras pasaban escuadrillas de aviones de la Fuerza Aérea; momentos después aviones del Grupo de Aviación N°2 (Caza) realizaron una demostración acrobática en formación.

1968

Finalizaron los actos con un vino de honor que fue servido en la planta alta del edificio de la Inspección General.

Invitado especialmente estuvo presente en esta conmemoración el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Máximo Errazúriz Ward, a quién la Fuerza Aérea Militar le otorgó el Diploma de Aviador Militar «Honoris Causa», en el grado de Piloto Comandante, e insignia respectiva.

Los orígenes de los Servicios de Tutela Social y de Viviendas de las FF.AA.

Con fecha 5 de abril de 1968 salió publicado en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1230, la Resolución del Ministerio de Defensa Nacional N°2388 que decía: visto los artículos 66 y 456 de la Ley N°13.640 del 26 de diciembre de 1967, que integran el programa de Seguridad Social, cuyas unidades ejecutivas serán sendas Comisiones de Viviendas y de Tutela Social, las cuales deberán reglamentar dichas normas legales y las propuestas formuladas por las tres ramas de las Fuerzas Armadas. El Ministerio de Defensa Nacional de acuerdo a aquellos artículos de la citada Ley, resolvió integrar esas Comisiones con oficiales superiores de las Fuerzas Armadas, designando en la de Viviendas al Cnel.(PAM) Luciano W. Pritsch como Presidente y al Cnel.(PAM) Walter A. Samarello como Miembro de la Tutela Social.

Precursores y Beneméritos de la Aeronáutica Uruguaya

Luego de un estudio basado en lo que hasta ese momento se había investigado sobre la historia de la aeronáutica nacional en el país y en el Río de la Plata, la Inspección General de la Fuerza Aérea elevó al Ministerio de Defensa Nacional una larga lista de nombres de personas que intervinieron en el nacimiento y desenvolvimiento de la aeronáutica hasta 1918, la cual vino a dar satisfacción a la necesidad imperiosa de calificar e identificar a los pioneros de la conquista del aire en nues-

tro medio. La lista no es completa a la luz de nuevos estudios y pesquisas, no obstante sirvió en su momento para mantener despierta la conciencia histórico- aeronáutica de los integrantes de la Fuerza Aérea.

La Resolución N°41.394 del Poder Ejecutivo del 19 de marzo de 1968, donde figuran estos Precursores y Beneméritos, está publicada en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1.231 del 6 de abril de 1968.

Asciende a Brigadier el Cnel. (PAM) José Pérez Caldas

El 23 de abril, el Cnel. (PAM) José Pérez Caldas fue ascendido a Brigadier por el sistema de «concurso», con fecha 1ro. de febrero de 1968, luego que la Cámara de Senadores hubo concedido el 16 de abril, la venia solicitada por el Poder Ejecutivo para conferirlo.

El Brig. Pérez Caldas egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Infantería en el año 1940, ingresó en ese mismo año a la Escuela Militar de Aeronáutica como alumno del Curso de Pilotaje, recibiendo el brevet de Piloto Aviador Militar en 1941. Prestó importantes servicios durante su carrera al servicio de la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea, alcanzando posteriormente el máximo cargo de Comandante en Jefe.

La Escuadrilla Acrobática es enviada al Paraguay

Con motivo de conmemorarse un nuevo aniversario de la independencia de la República del Paraguay, su gobierno invitó a la Escuadrilla Acrobática del Grupo de Aviación N°2 (Caza), para que interviniera en los actos que se realizaron en la ciudad de Asunción entre los días 13 y 17 de mayo. Con tal fundamento, nuestro Poder Ejecutivo autorizado por la Ley N°13.653 dictó una Resolución designan-

do un Agrupamiento Especial de la Fuerza Aérea con el objeto de que concurriera a los mencionados actos. Este agrupamiento estuvo integrado por una escuadrilla de aviones a reacción F-80, T-33 y un C-47 de apoyo. Como Jefe del Agrupamiento Especial se nombró al May.(PAM) Alain F. Alonso, que en esos momentos era el Jefe del Grupo de Aviación N°2 (Caza).

Los pilotos de la Escuadrilla Acrobática eran: Cap. (PAM) Carlos Muñoa, que ocupaba el N°1; Tte.1ro. (PAM) Ariel E. Ferré, N°2; Tte.1ro. (PAM) Erich Buhl, N°3; Tte.1ro. (PAM) César A. Borucki, N°4; Tte.1ro. (PAM) Walter J. Martínez, N°5; y Tte.1ro. (PAM) Adolfo Cachón, N°6. Además fueron: el Tte.1ro. (PAM) Julio R. Araújo como piloto de reserva y el Tte.2do. (PAM) Lázaro Bachechi, piloto de reserva, Jefe de Personal y Oficial de Mantenimiento.

Los pilotos del C-47 eran los Capitanes (PAM) Gerardo M. García y Oscar Vilche. En el C-47 iba el personal de mantenimiento del Grupo y el mecánico de ese aparato: Sgtos.1ros.(TE) Mario A. García, Venancio Rey, Santiago Darriulat y Humberto Molinelli; y los Cabos de 2da.(TE) Cecilio Ferrari y Alexis Alvarez.

El vuelo de ida se desarrolló sin inconvenientes, realizándose la demostración y desfile el 15 de mayo, día de la independencia del país hermano, dejando bien alto nuevamente los lauros del Grupo ante el pueblo de Asunción.

En el vuelo de regreso se hizo una escala en el aeropuerto Cambá Punta de Corrientes, República Argentina, aterrizando todos los aviones allí; al despegue, de noche, el N°6 un F-80 que volaba el Tte.1ro. Cachón, al haber tenido un problema con la amortiguación en una de las ruedas del tren de aterrizaje, se desvió hacia la derecha, accidentándose sin que el avión sufriera daños importantes, los demás integrantes continuaron a Montevideo. Al día siguiente en un C-47 con repuestos y mecánicos regresó el Tte.1° Borucki, quien hizo reparar el aparato, quedando pronto en cuatro días, volviendo en él de piloto sin inconvenientes.

Creación del Comando Operativo de Movilización de Personal de Teléfonos de U.T.E.

Mediante el Decreto 383/968 de fecha 13 de junio, del Poder Ejecutivo, se adoptaron «medidas prontas de seguridad» conforme al Artículo 168 inciso 17 de la Constitución de la República, a raíz, entre otros motivos, a la interrupción de actividades en los Bancos Oficiales. Por esta causa se movilizaron los funcionarios del Banco Central y del Banco de la República Oriental de Uruguay, con el fin de asegurar el funcionamiento normal de esas instituciones.

De la misma manera al plegarse a la interrupción de tareas otros organismos del Estado fundamentales para el ejercicio corriente de la vida habitual del país, el Poder Ejecutivo dentro de las «medidas prontas de seguridad», por el Decreto N°428/68 del 1° de julio movilizó a los ciudadanos funcionarios de ANCAP, OSE, UTE y Dirección de Telecomunicaciones, con el objeto de devolver la normalidad a la República.

De acuerdo a este último Decreto el Ministerio de Defensa Nacional por la Resolución N°2476 del 2 de julio, estableció jurisdicciones a cada rama de las Fuerzas Armadas, correspondiéndole a la Fuerza Aérea la Central Telefónica de las Usinas y Teléfonos del Estado (UTE) lo que hoy es ANTEL.

En conformidad con esta Resolución, el Inspector General de la Fuerza Aérea creó un Comando Especial al que denominó C.O.M.P.T.U.T.E. (Comando Operativo Movilización Personal Teléfonos U.T.E.) nombrando como Jefe de Comando al Cnel.(PAM) Américo González Batista y como 2do. Jefe al Tte.Cnel. (PAM) Hernán E. Sena, con ocho jefes y oficiales en los diferentes cargos, afectándose además 36 oficiales en turnos de ocho horas y 153 suboficiales y soldados, también en turnos de ocho horas.

A partir del 1ro. de julio se estableció un Servicio de Vigilancia durante las 24 horas del día por medio de un destacamento al mando de un oficial en las centrales telefónicas de: Manga, Colón, Santiago

Vázquez, Cerro, Paso Molino, Aguada, Cordón, Centro, Unión, Malvín, Pocitos y Carrasco; las que cubrían la totalidad del departamento de Montevideo. Con las disposiciones y providencias tomadas por el Comando Operativo se logró mantener el servicio telefónico a pesar de actos de sabotaje, obstrucción deliberada en el trabajo normal de la mayoría de los funcionarios por unos pocos, faltas en el trabajo, etc. Además a solicitud del Directorio de U.T.E. la Fuerza Aérea a partir del 22 de julio extendió el control militar a los talleres de aparatos telefónicos, donde se estableció un servicio de vigilancia entre las 06:00 y 13:00 horas, contribuyendo con esto a que se aumentara en forma evidente la producción y reparación de los citados aparatos.

Este Comando Operativo se mantuvo en actividad por todo el resto del año, movilizando un total de 1722 funcionarios, de los cuales fueron sometidos a instrucción militar 226, en las Brigadas Aéreas I y II.

Día de los Mártires de la Aviación Militar

El 10 de agosto, como todos los años, se conmemoró el «Día de los Mártires de la Aviación Militar», realizándose una recordación especial en este día al cumplirse el 50° aniversario de la muerte del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza.

Con tal motivo, ante la tumba que guardaba los restos del fundador, en el Panteón de los Servidores de la Patria del Cementerio Central, se efectuó una ceremonia militar, ante las banderas y escoltas de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica Aeronáutica, y un numeroso marco de oficiales generales, oficiales superiores, jefes y oficiales, en actividad y retiro de la institución. Dicha ceremonia consistió en la ejecución de una marcha fúnebre por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea; palabras del Cnel.(PAM) Nery Egaña en representación del Inspector General de la Fuerza Aérea; descubrimiento de sendas placas recordatorias de la Fuerza Aérea Militar y el Club de la Fuerza Aérea, en honor al 50° aniversario del fallecimiento del Primer Director de la Escue-

la Militar de Aviación; colocación de sendas coronas de flores de la Inspección General de la Fuerza Aérea y de los Agregados Aéreos extranjeros acreditados en nuestro país; sobrevuelo de una Escuadrilla de aviones a reacción, al final del toque de silencio.

Creación de la Dirección de Infraestructura de la Fuerza Aérea

Con fecha 27 de setiembre se creó la Dirección de Infraestructura de la Fuerza Aérea (lo que es hoy el Servicio de Infraestructura formando parte del Comando Aéreo de los Servicios), como dependencia directa de la Inspección General, teniendo como sede el Cuartel General de la Fuerza, en el Aeródromo Militar «Cap. Juan Manuel Boiso Lanza».

Sus funciones eran asesorar a la Inspección General sobre problemas de la especialidad; planificar, estructurar y proyectar obras de arquitectura en las diferentes unidades de la Fuerza y a su vez ejercer la dirección y/o supervisión de las que estaban en proceso de realización.

Su primer Director fue el Cnel.(R) Arqto. Eduardo R. Aguirre, quien por muchos años ejerció este cargo, proyectando y llevando a cabo muchas obras arquitectónicas que hoy forman parte del acervo edilicio de la Fuerza Aérea.

Al C.O.M.P.T.U.T.E le asignan otras tareas

De acuerdo al Decreto del Poder Ejecutivo N°563/968 del 22 de setiembre de 1968, se estableció un servicio de vigilancia que cumplió el C.O.M.P.T.U.T.E. para prohibir el acceso de personas extrañas a la Facultad de Arquitectura y a la Escuela de Bellas Artes, durante el período comprendido entre el 22 de setiembre y el 15 de octubre de 1968, para lo cual intervinieron en este dispositivo dos oficiales y diez y seis de personal de tropa en la Facultad y un oficial y cinco de personal de tropa en la Escuela.

1968

1968

Determinó dicha medida según la exposición de algunos de los motivos que hizo el Poder Ejecutivo, las reiteradas alteraciones del orden público que se producían en las adyacencias de locales universitarios y liceales, como construcción de barricadas, ocupación de los edificios produciendo daños y agresión contra bienes públicos y privados.

Falla de motor de un T-33 con feliz aterrizaje en un camino vecinal

Los Presidentes de la República Argentina Gral. Juan Domingo Perón y de la República Oriental del Uruguay, Sr. Jorge Pacheco Areco, se reunirían en la ciudad de Salto el 22 de setiembre, motivo por el cual una Escuadrilla de aviones a reacción del Grupo de Aviación N°2 (Caza) por órdenes superiores planificó un pasaje de desfile a la hora de esa reunión. Para tal fin decolaron a las 11 y 10 horas de Carrasco cuatro aviones con destino a aquella ciudad del litoral, uno de ellos el T-33 N°201 que ocupaba el número 4 de la formación, tripulado por el Tte. 1ro. (PAM) César A. Borucki, piloto y el Tte.1° (PAM) Alfredo F. Amengual, observador, quince minutos más tarde, a unos cinco o diez millas al norte de la ciudad de Florida y a unos quince mil pies de altura, se fracturó una paleta de la turbina, incrustándose en las demás; el avión comenzó a tener fuertes vibraciones, perdiendo potencia, lo que decidió a su piloto a tratar de regresar al aeropuerto, impidiéndoselo la caída casi total de la potencia, resolviéndose a efectuar un aterrizaje forzoso, por lo que, para alargar el planeo, arrojó los tanques de combustible de punta de ala (tips tanks), los que cayeron en una zona despoblada; al ver un camino vecinal recto y sin tránsito, tomó la determinación de aterrizar en él con tren de aterrizaje abajo, ya casi sin motor, haciéndolo con pericia y sin ningún inconveniente para la tripulación y para su aparato. El camino está situado en el Rincón de Velázquez, próximo al puente de Paso Pache en el Río Santa Lucía, Dpto. de Canelones. A los pocos minutos llegó un helicóptero de la Fuerza Aérea, tripulado por el May. (PAM) Julio Clavijo.

El avión fue retirado de ese sitio por técnicos de la Fuerza Aérea sin ningún daño estructural, volviendo a volar al poco tiempo.

La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea

En esos años la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea era una dependencia de la Dirección de Secretaría de la Inspección General de la Fuerza Aérea. Desde su creación estaba bajo el mando del Mayor (BM) Walter Miños y contaba con 26 ejecutantes; ya en esa época era un conjunto musical que se había ganado un buen renombre entre la ciudadanía, destacándose entre las bandas militares de las otras fuerzas. Fuera del ámbito de la Fuerza Aérea, la cantidad de actuaciones no era menor a un promedio de diez por mes.

Elección de nuevos aviones de transporte liviano para la Fuerza Aérea

Luego de un exhaustivo estudio realizado por una Comisión Técnica de la Fuerza Aérea, que había sido designada el 23 de abril de 1968 a fin de seleccionar el tipo y modelo de avión para sustituir a los aviones de transporte liviano con que contaba la institución, formada por el Jefe del Comando Aero Táctico, Cnel.(PAM) Dante Paladini, que la presidió; el Jefe Accidental del Comando Aéreo de Entrenamiento, Cnel.(PAM) José D. Cardozo; el Jefe del Comando Aéreo de Material, Cnel. (PAM) José María Fedrigotti; el Sub Jefe de Estado Mayor (Logística), Cnel. (PAM) Fernando J. Arbe; el Sub Jefe de Estado Mayor (Operaciones), Cnel. (PAM) Nery Egaña; el Jefe de la Brigada Aérea I, Cnel. (PAM) Jorge A. Borad; el Jefe de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, Cnel. (PAM) Héctor Calafí; y el Jefe de la División Contable, Cnel. (PAM) Luis H. Medina; se llegó a la conclusión, luego de examinar once modelos de cinco fábricas de aviones, que el avión Beechcraft A-65 «Queen Air», era el que mejor estaba comprendido en nuestras necesidades; por lo cual el 19 de octubre el Poder Ejecutivo autorizó la adquisición de

dos de estos aparatos a la fábrica Beech Aircraft Corporation de Wichita, Kansas, Estados Unidos, en U$S 340.670 dólares americanos, pagaderos en nueve vencimientos con los gastos, intereses, comisiones, etc. que devengó esta operación.

Promoción «Capitán de Fragata José Carrasco Galeano»

El 21 de diciembre reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción «C/F José Carrasco Galeano» de la Escuela Militar de Aeronáutica,la cual lleva ese denominativo en honor de quién fuera el primer Jefe del Campo de Aviación de la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos; estuvo compuesta por los siguientes alumnos dentro de cada escalafón.

Como Pilotos Aviadores Militares:

Alf.(PAM)	Andrés Milovidov
Alf.(PAM)	Ricardo Rodríguez
Alf.(PAM)	Juan A. Rodríguez Sena
Alf.(PAM)	Héctor Angellini
Alf.(PAM)	Julio A. Campos
Alf.(PAM)	Francisco B. Mattos
Alf.(PAM)	Roberto M. Fonticiella
Alf.(PAM)	Carlos E. Franchi
Alf.(PAM)	Horacio Sassón
Alf.(PAM)	Celestino A. Villanueva

Como Navegantes Diversos Roles:

Alf.(NDR)	León A. Cabrera
Alf.(NDR)	Bernabé Gadea

Y como Técnicos Especialistas el Sgto.1° alumno del Curso para Oficial:

Alf.(TE)	Wilson Feijó Sosa

Resumen de la actividad de vuelo y novedades de la Fuerza Aérea en 1968

La actividad de vuelo durante 1968 mermó con respecto al año anterior, volándose en toda la Fuerza Aérea en este período 13.192 horas, llevándose a cabo con esta cifra el adiestramiento y el entrenamiento anual.

La actividad docente en los tres institutos con que cuenta la Fuerza Aérea tuvo las siguientes características:

Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

Durante el año lectivo de este instituto que tenía su sede en las instalaciones del edificio de comando de la Brigada Aérea I, se desarrolló un Cursillo de Información para Coroneles de doce conferencias; se efectuó un Curso de Pasaje de Grado para: Teniente Coroneles, otro para Mayores y otro para Tenientes Primeros, los cuales se realizaron normalmente; así mismo se comenzó un Curso de Estado Mayor Aéreo para Capitanes, el que tuvo que ser suspendido a causa de las Medidas Prontas de Seguridad que adoptó el Poder Ejecutivo

Escuela Militar de Aeronáutica

Durante el año lectivo el instituto tuvo ochenta y cinco alumnos distribuidos entre el Curso Preparatorio, el Curso Profesional y un Curso de Pasaje de Grado para Sgtos.1° de cinco participantes.

La instrucción de vuelo se impartió únicamente con aviones T-6, habiéndose volado 2.143 horas de adiestramiento, además se realizaron cursos básicos y de instrumentos en entrenador sintético Link.

En este año se habilitó el ochenta por ciento del nuevo edificio de operaciones.

Escuela Técnica de Aeronáutica

En el año lectivo 1968 egresaron 18 alumnos de la institución especialistas en: célula, operador de torre de control, operador de radio terres-

tre y abordo, mecánico avión y motor convencional, mecánico de avión y motor a reacción; también entre ellos egresó un Sgto.(TE) que hizo el Curso de Pasaje de Grado. **1968**

La Escuela continuó en su sede del Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza», a su vez se prosiguió levantando el nuevo edificio (actual sede de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo)

1969

La estructura del Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea en 1969

El Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea fue creado en los albores de la Aviación Militar con la incorporación en 1917 del Dr. don Bartolomé Vignale, como médico de la Escuela Militar de Aviación. En los años veinte, con el impulso del fundador, Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso y el apoyo técnico del Dr. Roberto Maurer, se estableció dentro del naciente Servicio Sanitario un gabinete «psico-físico», lo cual significó un adelanto notorio para la selección y examen de aspirantes a aviadores y de otras profesiones afines o semejantes; más adelante en los años treinta, cuarenta y cincuenta el Dr. Francisco L. Sureda lo fue modernizando, de acuerdo a los estudios y cursos que realizó en los Estados Unidos, sumado a la asistencia que le brindó al principio de los años cuarenta el Dr. Waclaw Radecki en psicología aplicada a la aviación, por medio de equipos, instrumentos y criterios relativos a la actividad aeronáutica y análoga a ella.

El Dr. Sureda marcó toda una época en el Servicio Sanitario de la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea, actuando también en la aviación civil como médico examinador, prácticamente hasta su retiro y fallecimiento; como igualmente lo hizo el Dr. Amílcar Falco, funcionario del Servicio, hombre consustanciado y vinculado a la aeronáutica por muchas décadas como aviador civil y de alguna manera militar,

pues vino desde los Estados Unidos al Uruguay como copiloto de un AT-11 en 1947, el cual era comandado por el Tte.1° (PAM) Armando M. Mutter; asimismo por décadas se desempeñó en Sanidad de la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea el Químico Farmacéutico Amílcar Augusto, quien de la misma manera fue un hombre ligado a la aviación desde su juventud, por toda la vida.

El desarrollo y evolución del Servicio de Sanidad, marchó paralelo a la consolidación de la Fuerza Aérea, con los cambios y la modernización que le impusieron los profesionales que se fueron especializando en el tema, tanto en nuestro país como en el exterior.

A principios de 1969 el Servicio estaba estructurado nominativamente de la siguiente manera:

JEFE DEL SERVICIO SANITARIO DE LA F.A.:
Tte.Cnel.(SM-M) Dr. Carlos Pascual
ADSCRIPTOS A LA JEFATURA DEL S.S.F.A., SIN PERJUICIO DE SUS OTROS DESTINOS:
Cap.(SM-M) Dr. Ruben Hernández, Tte.1°(SM-M) Dra. Erme E. Márquez de Lapaitis
JEFE DE 2DA.(M-C)
Dr. Amílcar Falco
GABINETE PSICO-FÍSICO
JEFE DE GABINETE:
Cap.(SM-M) Dr. Ruben Hernández
AYUDANTES TÉCNICOS ESPECIALIZADOS:
Tte. 1° (SM-M) Dra. Erme E. Márquez de Lapaitis,
Sdo.2da.(SG) Dr. José Marcelo Sena, Sdo.2da.(SG) Dr. Roberto Quadrelli, Sdo.2da.(SG)
PRACTICANTE DE MEDICINA
Alberto Yamuy.
FARMACIA Y LABORATORIO
JEFE: Tte.2do.(SM-M) Marta T. de Degener
AYUDANTE: Sdo.2da.(SG) Practicante de Medicina Robert Long

AERÓDROMO MILITAR «CAP. J.M. BOISO LANZA»

1969 Jefe del S.S. de la Unidad de Servicio del Aeródromo Mil.»Cap.Boiso Lanza»:

Cap.(SM-M) Dr. Ruben Hernández
AYUDANTES: Jefe de 3ra.(M.A.) Dr. Mario Aljas y Sdo.2da.(SG) P. de M. Guillermo Piacenza
JEFE DEL S.S. de la Brig. Mant. y Abast.: Jefe de 2da. (M-C) Dr. Amílcar Falco.
JEFE DEL S.S. de la E.T.A.: Sdo.2da.(SG) Dr. José Marcelo Sena
JEFE DEL S.S. de la Brig.Com. y Elect.: Sdo.2da.(SG) Dr. Roberto Quadrelli
JEFE S. ODONTOLÓGICO: Alf.(SM-O) Dra. Amalia Mussio de Parodi

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

JEFE DEL S.S. DE LA E.M.A.: Tte.1°(SM-M) Dr. Enrique Orden García
PRESTANDO SERVICIOS EN EL S.S. DE LA E.M.A.: Tte.1°(SM-M) Dr. Alberto Huino, Sdo.1a.(SG) Dr. Luis Suárez, Sdo.1ra.(SG) Dr. Humberto Viola, Sdo.2da.(SG) PRACTICANTE Luis Scorza.
JEFE S. ODONTOLÓGICO: Cap.(SM-O) Dr. Alberto Gualco
AYUDANTE S. ODONTOLÓGICO: Tte.2°(SM-O) Dr. José Pereira

BRIGADA AÉREA I

JEFE DEL S.S. DE LA BRIG. AÉREA I: May.(SM-M) Dr. Carlos S. Boccoleri
PRESTANDO SERVICIOS EN EL S.S. DE LA BRIG.AER.I: Tte.1°(SM-M) Dra. Yubarant Bespali de Consens, Sdo.2da.(SG) Dr. Carlos Hernández, Sdo.2da.(SG) Dr. Ricardo Burghi.
JEFE DEL S. ODONTOLÓGICO: Of.1ro. Dr. Antonio Dragonetti

BRIGADA AÉREA II

Jefe del S.S. de la Brig. Aérea II: Jefe de 2da.(M-C) Dr. Beresmundo Peralta.
Jefe del S. Odontológico: Jefe de 3ra. Dr. Francisco Lombardi

El Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico), cambió de denominación

El Grupo de Aviación N°1 (Rec.Tác.) creado el 5 de agosto de 1955 ante una emergencia por necesidades operativas, como su denominación lo identificaba, fue organizado para ejercer en esas circunstancias el reconocimiento de corto alcance; al desaparecer las motivaciones para llevar esa designación por haber cambiado su tarea, se proyectó que dentro de su seno se complementara la instrucción de vuelo de los

Pilotos Aviadores Militares egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica, cosa que se venía haciendo desde años atrás, absorbiendo las funciones del Centro de Instrucción y Entrenamiento, es que se decidió modificar su denominación por el Decreto del Poder Ejecutivo N°24.886 de fecha 4 de marzo de 1969, por el de Grupo de Aviación N°1 (Instrucción y Entrenamiento).

Día de la Fuerza Aérea

El 17 de marzo tuvo lugar en la sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea de acuerdo al siguiente programa:

Los actos comenzaron a las 10 y 30 horas luego de escucharse el Himno Nacional coreado por los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Técnica de Aeronáutica.

Continuó con la lectura de la Orden de la Inspección alusiva al día. Luego hizo uso de la palabra el Jefe de la 3era. División (Operaciones) del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, Tte.Cnel.(PAM) Wilder Jackson. Siguió la ceremonia con un homenaje al Tte.Cnel.(TE) José Rígoli por haber cumplido este pionero de la aviación, cincuenta años de servicios, desde los albores de la Escuela Militar de Aviación en 1919. Enseguida se le hizo entrega al Tte.1°(PAM) César Borucki del trofeo «Seguridad de Vuelo» correspondiente al año 1968, por la actuación que le cupo en una emergencia con un T-33, al aterrizar en un camino vecinal sin ningún inconveniente para la tripulación y el aparato. Es de hacer notar que la Dirección de Seguridad de Vuelo fue creada el 22 de junio de 1965, instituyéndose el premio a partir de ese año.

Hubo un desfile de los cuerpos de alumnos de la E.M.A. y E.T.A. y pocos minutos después un desfile aéreo y demostración acrobática en formación efectuados por el Grupo de Aviación N°2 (Caza).

Finalizó esta recordación con un vino de honor servido en la planta alta del edificio de la Inspección.

Los dos nuevos Beechcraft «Queen Air» U-8F arriban en vuelo al país

1969

Al haber comunicado la fábrica Beechcraft de los Estados Unidos, que los dos aviones «Queen Air» adquiridos por Uruguay estarían prontos en su fábrica de Wichita, Kansas, para entregar el 21 de febrero, el Poder Ejecutivo ante la sugerencia de la Inspección de la Fuerza Aérea, resolvió el 28 de enero enviar una misión oficial a los Estados Unidos, con el fin de recibir, entrenarse y traer en vuelo estos aviones hasta nuestro país. Con tal objeto se designó al Cnel. (PAM) Héctor Calafí, Jefe de la Misión; al Tte. Cnel. (PAM) Pedro D. Benvenuto, al May. (PAM) Ramón A. Sánchez, al Cap. (PAM) Sergio S. Badano y al Tte.1° (PAM) Ricardo A. Zecca, en calidad de pilotos; y al Tte.2do.(TE) Ariel S. Cardozo, Sgto.1°(TE) Luis Paredes, Sgto.(TE) Gerardo Falcone y Cbo.2da.(TE) Daniel Gatto, como personal técnico.

Este grupo de aviadores y técnicos partió para los Estados Unidos, arribando a la fábrica, donde los pilotos se calificaron en los nuevos aviones y el personal técnico en su mantenimiento.

Estos aviones de dos motores Lycoming IG50-480-AI E6, fueron matriculados; el número de fabricante LC325, FAU 540 y el número de fabricante LC326, FAU 541. Ya matriculados emprendieron el regreso al Uruguay por la ruta del Pacífico con las siguientes tripulaciones: el 540, con el Cnel. Calafí, Cap. Badano, Tte. Zecca y Sgto. Paredes; el 541, con el Tte.Cnel. Benvenuto, May. Sánchez, Tte.2° Cardozo, Sgto. Falcone y Cbo. Gatto.

El vuelo se efectuó normalmente hasta Panamá luego de haber hecho las etapas a Browsville en Estados Unidos, Veracruz y Tapachula en México, Managua, Nicaragua y Howard A.F.B. en la Zona del Canal de Panamá. En este último punto, como estaba en plena actividad el frente ecuatorial que normalmente cubre la costa del Pacífico en Colombia, consiguieron porrones de oxígeno, con el fin de tratar de pasarlo por encima, despegando hacia Cali, Colombia, cruzando esa zona sin inconvenientes meteorológicos, el pro-

blema se suscitó con unos parlantes que se habían instalado en los aviones, los cuales afectaron las brújulas e instrumentos con falsas indicaciones, no obstante lo cual llegaron a su destino; de allí continuaron a Guayaquil en Ecuador, luego a Trujillo y Lima en Perú; al otro día Arica y Antofagasta en Chile y finalmente el 17 de marzo hicieron Mendoza, Rep. Argentina, arribando de tarde a Carrasco, finalizando el vuelo normalmente, luego de 46 horas y media de vuelo.

El 27 de marzo fueron asignados ambos aviones: El 540 al Grupo de Aviación N°4 (Transporte); y el 541 al Grupo de Aviación N°3 (Transporte).

Cesa el C.O.M.P.T.U.T.E.

Habiendo desaparecido los motivos que dieron lugar a la creación del Comando Operativo de Movilización de Personal de Teléfonos de U.T.E. (C.O.M.P.T.U.T.E.), la Inspección General de la Fuerza Aérea dispuso que a partir del 17 de marzo cesaran los cometidos asignados a ese Comando creado el 2 de julio de 1968, reintegrándose a sus unidades de destino el Oficial Superior, los Jefes y Oficiales que habían sido afectados en Comisión a dicho Comando.

Primer personal militar femenino de la Fuerza Aérea

Desde el año 1949, en que habían ingresado a la Aeronáutica Militar cinco funcionarias a cargos administrativos como personal civil, no se habían producido más incorporaciones femeninas. El 1° de abril se dieron de alta en el Comando General siete Soldados de 2da. (Código Bf) personal femenino, quienes fueron las primeras en entrar como militares; a su vez de las cinco funcionarias que habían ingresado en 1949, solamente la Sra. Adela Amedé continuó en la institución, ahora como militar dentro del Código Bf.

Ascenso dentro de la Promoción «C/F José Carrasco Galeano»

1969

El 8 de abril, al encontrarse en condiciones de ascenso el Sgto.1ro.(PAM) José Antonio Graviz, luego de haber finalizado el respectivo Curso de Pasaje de Grado, se le promueve al Grado de Alférez (PAM) con fecha 1ro. de febrero de 1969.

Alf. (PAM) José Antonio Graviz

Creación del área de control de vuelo «Durazno Control»

De acuerdo a una gestión promovida por la Inspección General de la Fuerza Aérea, relativa a la creación de un área de control de vuelos a cargo de la Institución, que será ejercida por la Brigada Aérea II de Durazno, el Poder Ejecutivo por el Decreto 111/969 del 27 de febrero de 1969, el cual salió publicado en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1302 del 30 de abril, decretó que: el control de espacio aéreo comprendido dentro de los límites laterales determinados por un círculo de 30 millas náuticas de radio con centro en el NDB «DO», partiendo de la altura de 300 mts. hasta el nivel 1.500 mts. inclusive, que se designará Area de Control Circular Durazno con la identificación de «Durazno Control», será ejercido por la Fuerza Aérea a través de la Brigada Aérea II.

Este es el origen de esta área de control, que solucionó en su momento muchos problemas de comunicación con aviones en vuelo, entre ella, «Montevideo Control» y dichos aviones, siendo un enlace fundamental para la confección de planes de vuelo IFR (reglas de vuelo por instrumentos) en vuelo y otras ayudas a la aviación civil y militar.

Los aeródromos de «La Calera» y «Cerro Chapeu» administrados por la Fuerza Aérea

El 1ro. de junio de 1969, la Fuerza Aérea se hace cargo en forma total del Aeródromo de «La Calera» en el departamento de la Lavalleja, designando como Jefe del Destacamento a un Sr. Oficial.

En este Aeródromo funcionó el Aero Club de Minas, durante la década de los años cuarenta. Luego fue usado esporádicamente por la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea, habiéndose efectuado allí varias maniobras de la Escuela Militar de Aeronáutica y de otras Unidades de la Fuerza Aérea. Este campo compuesto por varios padrones tiene una extensión de 323 hectáreas y media, con varias casas y construcciones.

Es de hacer notar también, que en forma paulatina la Fuerza Aérea se fue haciendo cargo del campo de la ciudad de Rivera «Cerro Chapeu» que durante años sirvió como aeródromo de P.L.U.N.A. y de la Aeronáutica Militar habiéndose instalado allí en los años cincuenta la Radio CX-C7 (Rivera) de la Fuerza Aérea.

Se reciben aviones Lockheed T-33A por el M.D.A.P.

El 23 de junio se recibieron por intermedio del M.D.A.P. dos aviones Lockheed T-33A:

T-33A-1-LO	Nº Serie 53-4919 se matriculó FAU 207
T-33A-1-LO	Nº Serie 53-4928 se matriculó FAU 208

A ambos el 8 de julio se les adjudicó las matrículas y fueron asignados al Grupo de Aviación Nº2 (Caza), que los dio de alta en su dotación.

IX CONJEFAMER

1969

Desde el año 1960, en que el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, Gral. Thomas W. White invi-

tó al Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig. Conrado A. Sáez a visitar junto con sus pares de otras Fuerzas Aéreas de América, entre los días 3 y 17 de abril, las bases e instalaciones de la Fuerza Aérea a su mando, repitiéndose al año siguiente esa invitación que se transformó en una conferencia o congreso de Jefes de Fuerzas Aéreas de América, se comenzó a efectuar esta reunión anual, alternándose su sede en los diferentes países americanos.

En 1969 se realizó en Chile, haciéndose esta que fue la IX Conferencia de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Aéreas de América en la ciudad de Viña del Mar, entre los días 27 de marzo y el 5 de abril. Con tal objeto viajaron hacia ese país el Brig. Danilo E. Sena y el Cnel. (PAM) Julio C. Loureiro que era el Director de Secretaria de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea.

Medidas Prontas de Seguridad

Por el Decreto 289/69 del 24 de junio, nuevamente el Poder Ejecutivo se vio obligado a imponer las «Medidas Prontas de Seguridad» visto entre otras cosas: el funcionamiento irregular de la administración pública, con la amenaza de medidas gremiales que si se hubieran producido hubieran tenido funestas consecuencias para la economía del país; así como una grave situación de conmoción interna, etc.etc., todo lo cual forzó al Poder Ejecutivo a decretar estas «Medidas» con el fin de salvaguardar la organización y normal funcionamiento del Estado, cometiendo al Ministerio de Defensa Nacional el cumplimiento de este Decreto, autorizándolo para efectuar, con la anuencia del Presidente de la República, requisas, contrataciones y todos los gastos que demandó su cumplimiento.

Cursos de Estado Mayor en los Estados Unidos

Desde años atrás, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos ofrecía anualmente a nuestra Fuerza Aérea una beca para realizar estudios de Estado Mayor en la Universidad del Aire, sita en la Base Aérea Maxwell, en

Alabama, los cuales comenzaban en junio y finalizaban en febrero; para acceder a ella se realizaba un concurso entre los postulantes. En 1969 hubo un llamado, como años anteriores, presentándose varios aspirantes para competir en certamen por la citada beca, haciéndose acreedor de ella el May. (PAM) Julio Uría, quien marchó hacia los Estados Unidos, donde efectuó el Curso de Comando y Estado Mayor Aéreo e Instructor Académico, en el período entre los meses de junio de 1969 y febrero de 1970.

Accidente fatal en un F-80

En cumplimiento del programa de entrenamiento táctico del Grupo de Aviación N°2 (Caza), el día 27 de junio, al mediodía, despegó de Carrasco una Sección compuesta por el F-80 FAU213 piloteado por el Cap. (PAM) Carlos Canoura y el F-80 FAU217 piloteado por el Cap. (PAM) Julio Brites, con el objeto de realizar ejercicios de tiro con bombas, cohetes y ametralladoras, en la Isla N°7 del Lago del Rincón del Bonete, la cual todavía en esa época era usada como polígono de tiro del Grupo de Caza (como se recordará se comenzó a emplear de esa manera en 1953).

El Cap. Canoura cumplió con su ejercicio en forma normal, comenzándolo a realizar el Cap. Brites. Luego de efectuar los padrones de bombardeo como lo hacían habitualmente, comenzó el ejercicio con los cohetes, al finalizar el primero, comunicó al Cap. Canoura que el motor de su avión se había apagado y que intentaría un arranque aéreo para ponerlo nuevamente en marcha, no teniendo éxito, por lo que procuró aterrizar forzoso en un camino que en ese momento tenía a su frente, sin suerte en la toma de tierra, accidentándose e incendiándose el aparato, con el fallecimiento de su joven piloto en campos de la Estancia Bella Vista, Departamento de Tacuarembó, en proximidades del lago de Rincón del Bonete.

Ocupación por la Fuerza Aérea de cinco aeródromos en el interior

1969

Dentro de un plan de ocupación de la red de aeródromos del Estado, bajo la jurisdicción de la Fuerza Aérea, dada la situación emergente de hechos subversivos que ocurrían en el país, se publicaron el 28 de agosto en el anexo «A» a la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1323, las precisas indicaciones para la ocupación de los aeródromos de Salto y Rivera, antes del 1ro. de setiembre de 1969 y los de Paysandú, Colonia y San José, antes del 28 de febrero de 1970.

Para cumplir con este plan se adjudicaron las tareas siguientes:

— Al Comando Aero Táctico, que dispusiera la ocupación de los aeródromos de Salto y Rivera a la Brigada Aérea II, con un destacamento en cada uno, integrado inicialmente por un oficial, un clase y cinco soldados, posteriormente el número de soldados será elevado de cinco a nueve, mediante una orden del Cuartel General de la Fuerza Aérea. Asimismo se dispuso que antes del 28 de febrero de 1970, la Brigada Aérea II ocupara el aeródromo de Paysandú con medios similares. De la misma forma, que la Brigada Aérea I ocupara antes del 28 de febrero de 1970 los aeródromos de Colonia y San José, con los medios semejantes a los de la Brigada Aérea II.

— Al Comando Aéreo de Material que dispusiera que la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento efectuara el inventario de todas las existencias de combustibles, lubricantes, etc., de todos los aeródromos mencionados más arriba, antes de su fecha de ocupación. Y, que además apoyara con sus medios el traslado de los destacamentos y el mantenimiento de los mismos.

Se dieron detalles de coordinación para realizar estas ocupaciones a las diferentes grandes unidades, unidades, reparticiones, etc. de la Fuerza Aérea, así como puntualizaciones del apoyo logístico.

La subversión comienza a involucrar a la Fuerza Aérea

El movimiento subversivo que venía actuando en el país desde tiempo atrás, a pesar de ser reprimido por el Ministerio del Interior, iba tomando vigor y energía, como si esto no pasara; pretendiendo envolver con su accionar a las Fuerzas Armadas que, sin quererlo, se veían involucradas en los delitos comunes que realizaban, a los cuales intentaban denominar como políticos e inmiscuir con ellos a todo el país, situación que se agravaba día a día con el apoyo de estudiantes y organizaciones gremiales.

En esos meses de la mitad del año 1969, las alteraciones al orden público en las cercanías de locales industriales, fábricas y similares, así como en locales de estudio, con el fin de cercenar la libertad de trabajo y de estudio, fue llevando a que las Fuerzas Armadas y entre ellas la Fuerza Aérea se viera envuelta en estos hechos, pues no podía estar ajena a ellos, al significar cada uno una nueva pérdida de la libertad y de la forma de vida del país, además el Poder Ejecutivo, el cual lógicamente contaba con las Fuerzas Armadas como respaldo, se apoyaba en ellas, manteniéndolas en alerta ante esta ola de insurrección, mediante órdenes y decretos, donde daba cuenta de las acciones que tomaba, como el Decreto N°236/969, que saliera publicado el 28 de agosto en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1303, en el cual se daban directivas sobre la prohibición del establecimiento de campamentos a ciertas distancias en locales industriales, fábricas o similares; u otras formas de incorporar a las instituciones militares en la lucha contra la subversión.

La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea viaja a San Pablo, Brasil

Invitada por la Prefectura del Estado de San Pablo, con motivo del aniversario de la Independencia de la República Federativa del Brasil, la Banda de la Fuerza Aérea viajó en un C-47 de la Institución a aquella

ciudad del norte, yendo como Jefe de la Delegación el Tte.Cnel.(PAM) Walter E. Altamirano. El Director de la Banda May.(BM) Walter Miños, condujo su conjunto musical con la solvencia acostumbrada, despertando en las autoridades y el público que presenció sus actuaciones la adhesión y la aprobación. Entre sus presentaciones se destaca el desfile en el Valle de Angarabú. Regresaron el 10 de setiembre.

El Presidente de la República, Piloto Aviador en la Fuerza Aérea

A principios de 1969 el Sr. Presidente de la República, don Jorge Pacheco Areco, comenzó a recibir instrucción de vuelo primario de manos del Jefe de la Brigada Aérea I, Cnel. (PAM) Jorge Borad, en el avión Cessna 182D matrícula 741, o en su defecto en su gemelo el 740. Al poco tiempo, el 24 de febrero, el Cnel. Borad sufrió inopinadamente una dolencia grave al corazón, que alejó a este brillante oficial superior y excelente piloto de la actividad de vuelo, recuperándose lentamente en el correr del año. El Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig. Danilo E. Sena, designó al Cnel. (PAM) Wilder Jackson para sustituir al Cnel. Borad como instructor de vuelo del Señor Presidente Jorge Pacheco Areco, quien días más tarde, a partir del 3 de marzo y siempre en Cessna 182D, recomenzó el vuelo, ahora con el Cnel. Jackson. El 7 de mayo hizo su primer «solo» y a partir del 2 de julio empezó a tomar clases de vuelo por instrumentos. Tiempo después, en diciembre de 1969 en una ceremonia que tuvo lugar en el Casino de Oficiales de la Brigada Aérea I, recibió el brevet que lo acredita como Piloto Aviador, de manos del Inspector General de la Fuerza Aérea, Brig. Sena, ante el Jefe de la Brigada, que en esa época era el Cnel. Jackson, y todos sus jefes y oficiales.

El 12 de diciembre, propuesto por la Inspección General de la Fuerza Aérea, el Ministro de Defensa Nacional, Gral. Antonio Francese, confirió el título de Aviador Militar «Honoris Causa» en el grado de Piloto Comandante e insignia respectiva de la Fuerza Aérea Militar, al

Sr. Presidente de la República Oriental del Uruguay, don Jorge Pacheco Areco, título que salió publicado en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N°6212.

Continuó volando y entrenándose, siempre acompañado por el Cnel. Jackson, por muchos lugares del interior, a aeródromos y estancias de personas de su amistad; pasando al poco tiempo a ejercitarse en el bimotor Beechcraft U-8F, en el cual también recibió instrucción de vuelo por instrumentos, manteniendo siempre un alto espíritu de vuelo, como cualquier joven aviador de la Fuerza Aérea.

Misión en Holanda

Ante una invitación del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, para que un oficial de nuestra Fuerza Aérea se trasladan a Amsterdam, Holanda, conjuntamente con personal militar argentino que iba a inspeccionar y a traer en vuelo hacia Argentina un avión F-27 Fokker, dado que en esos momentos la Fuerza Aérea estaba abocada al estudio de la posibilidad de adquirir aviones semejantes, se aprovechó esa circunstancia y se envió al Cnel. (PAM) Atilio Bonelli, por medio de una Resolución del Poder Ejecutivo, de fecha 7 de octubre, para que cumpliera con ese cometido. El Cnel. Bonelli, como se podrá ver, fue el Jefe de la Misión que trajo en vuelo «ferry» para la Fuerza Aérea aviones de ese tipo desde Holanda.

Se reciben cinco aviones Cessna T-41D

Durante un largo período de tiempo, desde 1961 a 1969, en la Escuela Militar de Aeronáutica, el curso primario y secundario de vuelo se efectuó en aviones T-6, al haber sido radiados o retirados del servicio los PT-19, PT-26 y D.H.C «Chipmunk» de entrenamiento primario. Para suplir esa carencia de aviones de instrucción primaria, se recibieron por el Pacto M.D.A.P. cinco aparatos Cessna T-41D, de ala alta, cuadriplazas, de tren fijo, con motor Continental IO-360D de 210 HP de potencia.

1969

Estos aviones arribaron el 25 de octubre de 1969 encajonados, por vía marítima. Se armaron en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y fueron entregados a la Escuela Militar de Aeronáutica el 26 de noviembre con una ceremonia en la cual intervino el Sr. Embajador de los Estados Unidos de América y el Sr. Inspector General de la Fuerza Aérea.

El 24 de noviembre habían sido matriculados y adjudicados a la Escuela Militar de Aeronáutica de acuerdo al siguiente orden:

Número de fabricante	Nº de Serie	Matrícula
T-41D-CE R-172-0392	69-7675 600	
T-41D-CE R-172-0393	69-7676 601	
T-41D-CE R-172-0394	69-7677	602
T-41D-CE R-172-0395	69-7678	603
T-41D-CE R-172-0396	69-7679 604	

El copamiento de la ciudad de Pando

Pasado el medio día del 8 de octubre, un grupo subversivo de unas cincuenta personas pretendió copar la ciudad de Pando, usando como ardid un cortejo fúnebre. Asaltaron la Comisaría de Policía y el Cuartelillo de Bomberos, donde redujeron a los funcionarios que se encontraban en esas dependencias del Ministerio del Interior, para inmediatamente después atacar la central telefónica, la cual dejaron sin comunicación con el exterior, todo esto para robar tres bancos, logrando hacerlo sin inconvenientes. Al fugar se enfrentaron a balazos con un funcionario policial, que hiere al chofer de uno de los remises que usaron los delincuentes en el fraguado cortejo fúnebre, matando éstos a tiros a un señor, víctima inocente, que se encontraba en el lugar; comenzando a desarrollarse la persecución y cercamiento de los elementos subversivos que habían intervenido en estos hechos. Participaron en apoyo de la Policía, efectivos aéreos y terrestres de la Escuela Militar de Aeronáutica y, helicópteros Hiller H-23F y aviones Piper PA-18-150 del Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate), con capacidad, abnegación, corrección y disciplina puestas de manifiesto durante todo el procedi-

miento, según propias palabras del Inspector Gral. de la Fuerza Aérea, Brig. Danilo E. Sena, las cuales figuran en la felicitación que se encuentra en la Orden de la Inspección General de la Fuerza Aérea N°1329, donde igualmente dice...» acciones como la expuesta constituyen un claro ejemplo de eficiencia»... y más adelante... « demostrando también ante la opinión pública la patriótica determinación de nuestra organización de intervenir aún en funciones no específicas, cuando los altos intereses de la nación lo exigen»...

Este episodio finalizó con la captura de diecisiete individuos, la muerte de otros tres y la recuperación de buena parte de lo hurtado.

Agrupamiento Especial

Ante la posible adquisición de dos aviones Fokker F-27 «Friendship» en Holanda para la Fuerza Aérea, los que serían transportados en vuelo «ferry» de la fábrica al Uruguay, se dispuso crear en forma tentativa un Agrupamiento Especial constituido por personal navegante y técnico especialista con el objeto de entrenarse y prepararse para cumplir dicha misión.

Este agrupamiento fue integrado por los siguientes jefes, oficiales y personal subalterno:

1. Jefe del Agrupamiento: Cnel. (PAM) Atilio Bonelli
2. Tripulaciones aéreas: May. (PAM) Milton Cristiani, May. (PAM) José A. Mella, May. (PAM) Werner A. Malatés, Cap.(PAM) Hugo B. Parentini, Cap. (PAM) Enrique Crosa y Cap.(PAM) Ramírez González.
3. Oficial de Mantenimiento: Tte.2do.(TE) Agustín Raffo
4. Especialistas en célula: Sgto.1ro.(TE) Basilio J. Guerra, Sgto.1ro.(TE) Aldo Daltoe, Sgto.1ro.(TE) José Moreira, Sgto.1ro.(TE) Humberto Molinelli, Sgto.1ro.(TE) Camilo Alvarez y Sgto.1ro.(TE) Atiliano Antúnez.
5. Especialistas en motor: Sub.Ofl.May.(TE) Emilio Rau y Sdo.1ra.(TE) Juan D. Lima.
6. Especialistas en electricidad: Sgto.1ro.(TE) Agustín Sena y Sgto. Luis Mario Sánchez.

1969 El Agrupamiento se puso a órdenes del Cnel. Bonelli a partir del 10 de noviembre, de acuerdo a lo especificado en la Orden de la I.G.F.A.

N°1330, quien en base a la experiencia recogida en la fábrica Fokker durante su reciente viaje, estructuró un programa de entrenamiento a desarrollar para lograr que el personal designado alcanzara el mayor grado de preparación, como efectivamente lo hizo.

Días mas tarde el May.(PAM) Dinor Ramírez fue desigando para formar parte del Agrupamiento.

El Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate) en ayuda de la Policía

La escalada de violencia que impulsaba la subversión, continuaba ensangrentando al país, viéndose involucrada en ella sin quererlo la Fuerza Aérea, aunque, como había afirmado el Inspector General luego de los sucesos de Pando, existía «la patriótica determinación de nuestra organización de intervenir, cuando los altos intereses de la nación lo exigen».

El miércoles 26 de noviembre, un modesto agente de Policía de Shangrilá, Dpto. de Canelones, fue asesinado por un grupo de extremistas en el balneario El Pinar, cercándose la zona por efectivos de la Policía, el Ejército y la intervención de helicópteros Hiller del Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate), lográndose detener a uno de los elementos que formaba parte del grupo.

Promoción «General Don Oscar D. Gestido»

El 21 de diciembre reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la promoción «General don Oscar D. Gestido»,denominada así en honor de uno de nuestros aviadores pioneros mas relevantes; según el siguiente orden por escalafón:

Pilotos Aviadores Militares

Alf.(PAM)	Enrique Franco
Alf.(PAM)	Walter Alvarado
Alf.(PAM)	Ruben W. Spinelli
Alf.(PAM)	Jorge Cobas
Alf.(PAM)	José P. Banfi

Alf.(PAM)	Rodolfo P. Leguísamo
Alf.(PAM)	Marcel Guasch
Alf.(PAM)	Enrique Ribero
Alf.(PAM)	Antonio R. Ruik
Alf.(PAM)	Agustín J. Renaud
Alf.(PAM)	Ruben J. Gómez
Alf.(PAM)	Juan A. Rodríguez
Alf.(PAM)	José C. Suárez

Navegantes Diversos Roles

Alf.(N.D.R.)	José R. García
Alf.(N.D.R.)	Jorge E. Mora
Alf.(N.D.R.)	Ruben W. Feria

Y como Alféreces Técnicos Especialistas, los siguientes Sgtos. 1ros., alumnos del Curso para Oficiales:

Alf.(T.E.)	Heber A. Bustos
Alf.(T.E.)	Ruben Vlasanovich
Alf.(T.E.)	Clorides W. Gómez

Misión Oficial del Agrupamiento Especial a Holanda

El 2 de diciembre por Decreto del Poder Ejecutivo, se autorizó al Ministerio de Defensa Nacional para que la Inspección General de la Fuerza Aérea realizara la operación de compra de dos aviones Fokker F-27 con la fábrica homónima de Schiphol Oost, Holanda, por lo cual el Agrupamiento Especial que se había formado, fue enviado en misión oficial a ese país europeo, con el objeto de adiestrarse en dichos aviones y luego traerlos en vuelo «ferry» al Uruguay.

Se embarcaron en una aeronave de la compañía KLM con destino a Amsterdam, Holanda, el día 28 de diciembre, arribando a esa ciudad el día 31 de diciembre, siendo recibidos por el Sr. Embajador de nuestro país, don Martín Aguirre y personal diplomático de la embajada.

Desde el aeropuerto, el Agrupamiento es trasladado a la ciudad de Zandvoort, ubicada en la costa, alojándose en el hotel «Bowes Palace» a la espera del comienzo del cursillo sobre el avión Fokker F-27.

Cambio de denominación de la Inspección General de la Fuerza Aérea

Por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N°1335 del 22 de enero de 1970, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal del Ejercicio 1968, se sustituyen las denominaciones de Inspección General de la Fuerza Aérea e Inspector General de la Fuerza Aérea por las de Comando General de la Fuerza Aérea y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, respectivamente.

Cambio de emplazamiento del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria»

Desde su inauguración el 31 de julio de 1927, frente al hoy Cuartel General de la Brigada Aérea III, donde también hoy se encuentra el busto y monumento al Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, se hallaba el hermoso monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria», del escultor nacional don José Belloni. Fue levantado en calidad de símbolo de aliento y futuro, conforme así se había pensado que tenía que ser, tanto por parte del Director de la Escuela Militar de Aviación, Tte.Cnel. Cesáreo L. Berisso, como del Comité Pro Aviación Militar que lo había sufragado; sin embargo, desde el 10 de agosto de 1938 en que se instauró el Día de los Mártires de la Aviación Militar Uruguaya, dicha ceremonia se realizó al pie del monumento durante muchos años, además se fue grabando con letras de oro en su pedestal, los nombres del personal navegante militar y naval muerto en accidente de aviación, desvirtuándose de esta manera el fin para el cual se había erigido, transformándose en funerario.

En base a todo esto y a situar el monumento en el lugar más apropiado y representativo, dentro del aeródromo, ahora que era sede del Comando General, el Brig. Danilo E. Sena, con muy buen criterio,

decidió su emplazamiento al centro de la avenida del acceso al edificio del Cuartel General de la Fuerza Aérea, para lo cual se fijó el día 24 de febrero de 1970 a la hora 11.00, para la colocación de la piedra fundamental en el nuevo lugar, acto que se realizó con una ceremonia, de acuerdo a lo especificado en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N°1341.

Hoy se puede admirar esta bella escultura, en el mejor y más hermoso espacio del histórico aeródromo, limpio su pedestal de los nombres de los mártires de la aviación, dándonos desde que se instaló allí un mensaje de optimismo y confianza.

El Brig. José Pérez Caldas es designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Por lo preceptuado en el artículo 12 de la Ley N°13.145 del 9 de febrero de 1963, pasó a situación de retiro obligatorio con fecha 28 de febrero de 1970, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brig. Danilo E. Sena, luego de una brillante carrera de militar y aviador en la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea, organismos en los cuales se distinguió netamente como profesional, marcando en ambas toda una época.

El Poder Ejecutivo nombró para sustituirlo como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea al Brig. José Pérez Caldas, nombramiento que fue efectuado el 6 de marzo, poniéndolo en posesión de su cargo el Señor Ministro de Defensa Nacional, Gral. Antonio Francese, el día 7 de marzo a la hora 09.00, en la sede del Comando General, ante la presencia de los jefes de Comando y reparticiones de las instituciones, así como de todos los Oficiales Superiores dependientes del Comando General.

Los Fokker F-27 en vuelo hacia Uruguay

El 5 de enero habían comenzado los cursos teóricos para pilotos y mecánicos en la Escuela de la fábrica Fokker, cuya sede estaba situada en Schiphol, los cuales se extendieron hasta el día 10 de febrero, día en

que los oficiales del Agrupamiento, acompañados por el Sr. Embajador de Uruguay, don Martín Aguirre, concurren al Estado Mayor de la Fuerza Aérea de los Países Bajos, donde reciben un breve informe sobre su organización general y tareas, y en particular: operación y empleo del avión F-27. Luego visitan la Base Aérea de Soesterberg, partiendo de la Base Aérea de Ypenburg, donde estaba asentado el Escuadrón 334 de transporte, equipado con aviones F-27; allí visitaron las divisiones de Operaciones y Mantenimiento, además la Escuela de Supervivencia, donde recibieron una charla sobre supervivencia en zonas árticas.

El 11 de febrero se inició la instrucción de vuelo en avión F-27, usándose el que fue matriculado FAU 560, cuyo número de fabricante era 10.199 (F.99), los instructores fueron dos pilotos de prueba de la Fokker, los Sres.: Fried Onderwater y Ade van der Schraaf.

Al haber finalizado su adiestramiento, se embarcaron el 13 de febrero para Montevideo en línea aérea, el siguiente personal técnico: Sgtos.1ros. Basilio J. Guerra, Aldo Daltoe y José Moreira; Sgtos. Humberto Molinelli, Luis M. Sánchez y Atiliano Antúnez; y Sdo. Juan D. Lima.

El 6 de marzo el Agrupamiento recibe el otro avión, que fue matriculado FAU 561, cuyo número de fabricante era 10.202 (F.102).

Conmemorando el Día de la Fuerza Aérea, el 17 de marzo comienza el largo vuelo «ferry» transatlántico hacia el Uruguay de los dos aviones, cuyas tripulaciones estuvieron conformadas de esta manera: F-27 N°560, Cnel.Atilio Bonelli, May. Werner Malatés, May. Dínor Ramírez, Cap. Hugo B. Parentini, Tte.2° Agustín Raffo y Sgto. Agustín Sena; F-27 N°561, May. Milton Cristiani, May. José Mella, Cap. Ramírez González, Cap. Enrique C. Crosa, S.O. M. Emilio Rau y Sgto. Camilo Alvarez.

Luego de despegar del aeropuerto de Schiphol temprano en la mañana, cruzan todo el territorio de Inglaterra y aterrizan antes del mediodía en Stornoway, Escocia. Pernoctan en esta localidad, por no ser el tiempo favorable y al otro día 18 de marzo despegan hacia Keflavic (Islandia),

donde arriban sin inconvenientes. El 19 continúan el vuelo haciendo la etapa Keflavic - Sonderstrom (Groenlandia), próximo al arribo a dicha Base, se rompe una ventanilla lateral izquierda del 560. Debido a las malas condiciones meteorológicas y a la espera de la ventanilla de repuesto, recién el 25 de marzo se reinicia el vuelo, haciendo el tramo Sonderstrom-Fort - Chimo, en la provincia de Quebec, Canadá; luego de reaprovisionarse de combustible, despegan hacia Goose Bay, Canadá, por inconvenientes mecánicos el 560 regresa a Fort - Chimo, donde debe pernoctar por una fuerte tormenta de nieve que se desata luego del aterrizaje, el 561 llega sin inconvenientes a Goose Bay, donde pernocta. Al día siguiente 26 de marzo ambos aviones se reúnen en Quebec, lugar en que pasan la noche. El 27 de marzo cumplen la etapa a Washington, Estados Unidos, con buen tiempo, aterrizando en la Base Andrews A.F.B. Al siguiente día continúan su ruta aterrizando en la Base de Dobbins A.F.B., Nueva Orleans y el 29 en Corpus Christi, Texas. El 30 de marzo decolan de ese aeropuerto con el fin de llegar a La Aurora en Guatemala, pero una falla en el sistema de alimentación de aceite en el 561, lo obliga a aterrizar en Veracruz, México, haciéndolo también el 560 para brindarle apoyo. El 31 se continúa el vuelo haciendo las escalas La Aurora, Ciudad de Guatemala y Howard A.F.B. en la Zona del Canal de Panamá. El 1ero. de abril se les efectúan en esa Base las inspecciones a los aviones, prosiguiéndose la ruta el día 2 de abril, viniendo de pasajero desde ese punto hasta Montevideo en el FAU 560, el Tte.Cnel. (PAM) Carlos P. Pache, quien se encontraba en Panamà; con las etapas a Guayaquil, Ecuador, Lima en Perú, Santiago de Chile y el 4 de abril a Montevideo, donde aterrizan en el Aeropuerto Nacional de Carrasco, luego del vuelo más importante que encaró hasta ese momento la Fuerza Aérea, con el primer cruce del Atlántico Norte que realizó la institución en su historia.

Alta y redistribución de aviones

1970 La llegada de los Fokker F-27 al Uruguay, trajo aparejado una redistribución de aviones en los Grupos de Transporte y, aprovechando

esta situación se hicieron otros pases de aeronaves por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1349 del 6 de abril, de la siguiente forma:

Se dieron de alta en la dotación del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) con fecha 11 de febrero, los dos Fokker F-27 Nos. 560 y 561 recién recibidos.

Se asignaron todos los aviones Douglas C-47 que estaban destinados en el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) al Grupo de Aviación N° 3 (Transporte), cuyas matrículas eran los Nos. 507, 510, 511, 512, 515, 516, 518 y 519, pasando a formar parte de la dotación de este último Grupo desde ese día. A su vez se asignó al Grupo de Aviación N°4 (Transporte) el avión Beechcraft U-8F N° 541 que hasta ese día figuraba en el Grupo de Aviación N° 3 (Transporte).

Además pasaron a componer la dotación orgánica de la Brigada Aérea II los aviones North American T-6 Nos. 351, 352, 360 y 363 que figuraban en la Escuela Militar de Aeronáutica y el N° 364 que integraba la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.

Luctuoso accidente de un avión de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, donde perecen trece Oficiales de nuestra Fuerza Aérea

El 30 de abril a la hora 10 y 10 arribó a la Brigada Aérea II de Durazno, el avión bimotor de transporte de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, Fairchild «Provider» C-123B N° de Serie 54-589, tripulado por el Mayor USAF Williar J. Kern, los Caps. USAF William D. Elliot, Richard T. Morris y Herminio Hernández y los técnicos M/Sgts. José Rivera, S/Sgts. Albert Ford y Paul E. Skinner, trayendo algunos pasajeros.

Este aparato había partido de la Base Aérea Howard de la Zona del Canal de Panamá el 27 de abril, con el fin de realizar vuelos de familiarización de ruta, distribución de carga y de orientación en varios países latinoamericanos, incluyendo demostraciones en Uruguay. Llegó a Carrasco el viernes 29 de abril, después del mediodía.

Comenzó su exhibición con ese vuelo de traslado realizado a Durazno, con algunos invitados de nuestra Fuerza Aérea; allí realizó dos demostraciones: una con integrantes del Regimiento «Gral. Pablo Galarza» de Caballería N° 2 y otra con personal subalterno de la Brigada Aérea II, siendo sus pilotos los Capitanes Elliot y Morris. En el tercer y trágico vuelo subió como piloto el May. Kern, e invitados trece Oficiales de la Base, encabezados por el Jefe de la Brigada Cnel.(PAM) Américo González Batista, el May.(PAM) Roberto Dego, el May.(PAM) Ibes Tinetti, el Cap.(PAM) Heraclio S. Abelleira, el Tte.1°(TE) Manuel M. Villaamil, Tte.2do.(PAM) Rolando Paller, Tte.2do.(PAM) Dámaso A. Sosa, Tte.2do.(PAM) Mario Scarzella, Alf.(PAM) Ricardo Rodríguez, Alf.(PAM) Héctor Angellini, Alf.(PAM) Ruben W. Spinelli, Alf.(PAM) José C. Suarez y Alf.(NDR) Ruben W. Feria; a su vez descendió y se quedó en tierra el Cap. Elliott, al igual que el Cap. Herminio Hernández y el S/Sgts. Paul E. Skinner.

El avión despegó y su piloto comenzó una secuencia de maniobras para demostrar la facilidad de operación y lo manejable de la máquina a baja altura, arriesgando excesivamente con virajes verticales su estabilidad, luego de dos pasajes rasantes sobre la pista 09-27 y el hangar de la Base, lo cual llevó a que entrara en pérdida de velocidad, estrellándose e incendiándose ante la vista y horror de muchos integrantes de la Brigada y civiles que desde afuera del predio de la Base observaban y seguían las evoluciones del avión.

Este terrible accidente que cercenó la vida de buena parte de la Oficialidad de la Brigada Aérea II, con su recordado Jefe, el Cnel. González Batista, ejemplo de rectitud, pundonor y un especial espíritu de deportista (fue olímpico en Melbourne, 1954), enlutó a toda la Fuerza Aérea, dejando un sentimiento de amarga frustración ante el aciago destino de esa juventud perdida en un accidente evitable.

Asciende a Brigadier el Cnel.(PAM) Dante Paladini

1970

El 19 de mayo el Poder Ejecutivo, luego que la Cámara de Senadores concediera el 6 de mayo la venia correspondiente, confirió el ascenso al grado de Brigadier con fecha 1° de febrero de 1970, al Cnel.(PAM) Dante Paladini.

El Brig. Paladini egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Infantería en el año 1941. Ingresó en 1942 como alumno del Curso de Pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica, recibiendo su brevet de Piloto Aviador Militar el 17 de junio de 1943.

Prestó importantes servicios durante su carrera en la Aeronáutica Militar y la Fuerza Aérea, alcanzando el máximo cargo de Comandante en Jefe.

Se reciben por el Pacto M.D.A.P. dos aviones T-33A por vía marítima

El 22 de enero y el 29 de mayo se reciben por vía marítima desarmados, de acuerdo al Pacto M.D.A.P., dos aviones T-33A a los cuales se les matriculó 209 y 210 respectivamente, de acuerdo al orden de su llegada. Fueron asignados al Grupo de Aviación No. 2 (Caza)

T-33A-1-LO	N° de Serie 53-5470	matrícula FAU 209
T-33A-1-LO	N° de Serie 53-5422	matrícula FAU 210

Curso de Instrucción en Aviones F-27

Un Oficial Superior, Jefes y Oficiales en número de doce efectuaron un curso de instrucción para pilotos principales y pilotos en avión F-27, que tuvo una duración de tres meses a partir del 1° de junio; la mayoría de ellos eran ya pilotos de transporte en aviones C-47.

De esta manera se prepararon nuevas tripulaciones para comandar este tipo de avión, en momentos en que en pocos meses se crearía el Transporte Aéreo Militar Uruguayo (T.A.M.U.), expandiéndose las líneas internas y externas del transporte de la Fuerza Aérea.

Misión humanitaria de dos C-47 en el Perú

A principios de junio se produjo un movimiento sísmico en el Perú que se transformó, a medida que se fue conociendo su magnitud, en una terrible tragedia donde perdieron la vida unas 120.000 personas.

La Cruz Roja Uruguaya, siempre solidaria con todas las emergencias que como esta devastan un país hermano, solicitó inmediatamente un avión de transporte al Gobierno Nacional, para llevar a Lima lo que consideró que se podía enviar inmediatamente y estaba disponible en sus depósitos, para paliar en algo la situación, como: medicinas, frazadas, víveres, etc. Se dispuso que partiera lo antes posible un avión de carga de la Fuerza Aérea.

El 5 de junio partió al Perú el avión C-47 FAU 512 del Grupo de Aviación N° 3 (Transporte), tripulado por el May.(PAM) Julio Uría, el Cap. (PAM) Gerónimo Cardozo, el Tte.2do.(PAM) José P. Malaquín y el Sgto.1°(TE) Luis M. Paredes; totalmente cargado con el envío de la Cruz Roja.

En el primer día de vuelo hicieron Carrasco - Mendoza, Argentina - La Serena, Chile - Antofagasta, Chile; volando en total trece horas y veinte minutos. El día 6 de junio continuaron su ruta hacia Arica, Chile, en la frontera con Perú; al llegar al aeropuerto Chacalluta de esa ciudad, tuvieron que realizar un descenso por instrumentos, con un techo de 800 pies y pobre visibilidad, cuando estaban efectuando la curva de procedimiento, a una altura de unos 1500 pies se detuvo totalmente un motor, aterrizando en la pista con uno solo, sin novedad a pesar de esta emergencia con el avión cargado y en pleno vuelo por instrumentos. En la aeroestación se dio aviso a Montevideo de la imposibilidad de continuar, solicitando la ayuda necesaria.

La Fuerza Aérea envió inmediatamente otro C-47 el FAU 515 llevando un motor de repuesto y las herramientas necesarias para el cambio, tripulado por el May.(PAM) Hugo B. Parentini, el Cap.(PAM) Roque Aita, el Sgto.(TE) Julio Cal, los Cabos de 1era.(TE) Orosmán Pereira y Olinto Méndez, el Cabo de 2da.(TE) César Maldez y los

Sdos. de 1era.(TE) Dante Silva y Ramón de Morales. Este aparato arribó sin novedad y en tiempo récord a Arica, donde con los pocos medios que se tenían se cambió el motor, quedando instalado el que se trajo desde Carrasco; en el ínterin vino la orden de Montevideo para que continuaran los dos aviones la Misión hacia el Perú, dada la necesidad que existía de este tipo de avión, apto para aterrizar en campos no preparados, con su fornido tren de aterrizaje convencional.

El 8 de junio despegaron los dos C-47 hacia Lima, donde aterrizaron sin novedad, poniéndose sus tripulaciones a la orden del Comando creado para la emergencia.

Comenzaron los vuelos el 11 de junio, haciendo el primero hacia Chimbote, al norte de Lima, con carga para los damnificados, llevando en cada viaje y en cada avión un Oficial de la Fuerza Aérea Peruana, práctico en los vuelos entre montañas y conocedor de la zona. Estos vuelos marginales, con aterrizajes donde era necesaria pericia y conocimiento del avión, sobre todo de su rendimiento, normalmente eran hechos a unos nueve mil pies de altura, con despegues de performance máxima.

El 12 de junio continuando con la ayuda a los pueblos arrasados por el terremoto, se hizo un vuelo a Paramonga, donde la pista de aterrizaje estaba afirmada con melaza de la caña de azúcar del lugar. El 16 de junio, por último, les tocó ir a Anta, a nueve mil pies de altura, localidad alejada una media hora de Chimbote, que había sido destruida por el sismo, con una muy difícil entrada a su aeródromo, entre montañas.

El 17 de junio comenzaron ambos aviones el regreso a Montevideo, haciendo ese día Lima - Arica, donde cargaron el motor en «panne» que dejaron desde el 8 de junio. El 18 continuaron hasta Santiago, saliendo el 20 de junio para Carrasco en vuelo directo, donde arribaron sin novedad luego de seis horas de vuelo, finalizando de esta manera la misión.

Una vez más se vio la calidad de nuestros pilotos en vuelos donde es necesario extremar la iniciativa y la inventiva, conjugadas con la

experiencia y la invalorable ayuda y apoyo del personal técnico, como en este caso.

Como corolario digamos que las tripulaciones fueron condecoradas por el gobierno peruano.

Se designa una Comisión para estudiar el transporte aéreo de pasajeros en el Uruguay

Debido a que PLUNA había dejado de servir al interior en sus vuelos, el Poder Ejecutivo consideró necesario estudiar la posibilidad de realizar un análisis sobre el renacimiento del transporte aéreo de pasajeros en el país. Por tal causa se designó el 11 de junio una Comisión que fue integrada el 7 de julio por un representante del Ministerio de Transporte Comunicaciones y Turismo (en esa época la Dirección General de Aviación Civil dependía de ese Ministerio) nombrándose al Dr. Alvaro Bauzá Araújo; un representante de la Fuerza Aérea Militar, recayendo el nombramiento en el Cnel.(PAM) Raúl J. Bendahan; y un representante de PLUNA, nombrándose al Sr. Egilio Brassini. Esta Comisión tuvo como fin efectuar una investigación en sus aspectos económicos, jurídicos y administrativos, acerca de la posibilidad de que el servicio de transporte aéreo de pasajeros en Uruguay se efectúe por PLUNA y la Fuerza Aérea Militar en coordinación de actividades, en forma de lograr un servicio eficiente y económicamente satisfactorio.

Creación de la Dirección de Transporte Aéreo Militar Uruguayo (T.A.M.U.).

Por el Decreto N° 24.962 del Poder Ejecutivo, de fecha 18 de agosto de 1970, se autorizó la creación de la Dirección del Transporte Aéreo Militar Uruguayo el cual salió publicado en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1374 de fecha 2 de setiembre de 1970. Es de hacer notar que el TAMU, nace como tal en el año 1959, al disponer el entonces Inspector General de la Fuerza Aérea, Cnel.(PAM) Conrado A. Sáez, que aviones de pasajeros y carga de los Grupos de

Transporte, efectúen vuelos regulares al interior de la República, en cumplimiento del plan de acción cívica trazado por la Inspección, con dos frecuencias semanales los días martes y viernes. Los martes el itinerario era Montevideo - Treinta y Tres - Melo - Rivera - Tacuarembó y regreso. Y los viernes era Montevideo - Paysandú - Salto - Bella Unión - Artigas y regreso. Paralelamente a estos vuelos regulares, se efectuaban numerosos vuelos especiales, tanto al interior como al exterior, transportando delegaciones culturales y deportivas. Además era firme decisión del Comando General de la Fuerza Aérea establecer correos aéreos regulares a diferentes países americanos a efectos de estrechar los vínculos de unión con países hermanos, a la vez que se acrecentaba la capacidad del personal navegante. Es así que el día 10 de agosto de 1961, se inaugura el correo aéreo regular a la Rep. Argentina, comenzándose en la referida fecha por ser el día de la Fuerza Aérea Argentina, estableciéndose en forma mensual los primeros miércoles de cada mes. El 22 de octubre de 1961 se inaugura el Correo Aéreo Regular a la República Federativa del Brasil, también con una frecuencia mensual, realizándose los segundos miércoles de cada mes. El 22 de febrero de 1962 se inaugura el Correo a las Repúblicas de Bolivia y Paraguay, cumpliéndose una frecuencia mensual el cuarto miércoles de cada mes. Y el 9 de octubre de 1963 se inaugura el Correo a la República de Chile que quedó fijado en el tercer miércoles de cada mes.

Además en el considerando final de la exposición de motivos de este Decreto, se hace notar la necesidad de crear un organismo dependiente del Comando General de la Fuerza Aérea, que tenga a su cargo la regulación, coordinación, control y supervisión de todo lo referente al movimiento de pasajeros, correo y carga en aviones de transporte de la Fuerza Aérea. Destacándose igualmente las tratativas que se estaban llevando a cabo con PLUNA para la prestación de servicios de transporte de pasajeros, correo y carga al interior del país, las cuales ahora con la creación de una Dirección del TAMU, sería un interlocutor especializado dentro de la Fuerza Aérea.

El primer Director y el primer Sub Director que se nombraron en esta nueva repartición, fueron el Cnel.(PAM) Pedro R. Rivero y Tte.Cnel.(PAM) Ramón A. Sánchez, respectivamente.

Ya existía una oficina del TAMU, la que pasó a integrar la Dirección del TAMU a partir del 25 de setiembre.

Se autoriza a la Fuerza Aérea a realizar servicios de transporte aéreo regular en coordinación con PLUNA

Luego de haber informado favorablemente la Comisión que estudió la posibilidad de la realización de servicios de transporte aéreo en coordinación con PLUNA, por la Resolución N°44.062 del 6 de agosto de 1970, que salió publicada en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea del 2 de setiembre, el Poder Ejecutivo autorizó a la Fuerza Aérea a realizar servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga por medio del TAMU, en coordinación de actividades y servicios con PLUNA en los siguientes tramos al interior del país.

a) Montevideo - Bella Unión - Artigas - Montevideo, con dos frecuencias semanales.
b) Montevideo - Salto - Paysandú - Montevideo, con dos frecuencias semanales.
c) Montevideo - Artigas - Salto - Montevideo, con dos frecuencias semanales.

Estos servicios se cumplirían con personal navegante y equipos de tierra de PLUNA, con seguros aéreos contratados por la Fuerza Aérea. Por la prestación de los servicios a su cargo, PLUNA retendría de las recaudaciones brutas que efectuaría el 15% por todo concepto, y el 85% restante sería entregado a la Fuerza Aérea, dentro de los diez primeros días de cada mes.

1970

Se acordaron con anterioridad entre ambos organismos la iniciación de los servicios, los cuales se comenzaron a partir del 15 de setiembre de 1970, de acuerdo al convenio de prestación de servicios suscrito el 9 de setiembre.

Se recibe un avión C-47A por el Pacto M.D.A.P.

El 4 de setiembre arribó al Aeropuerto Nacional de Carrasco un avión C-47A, entregado a la Fuerza Aérea por el Pacto M.D.A.P., que vino desde los Estados Unidos en «ferry», traído por tripulación de la Fuerza Aérea de ese país, era un C-47A-90-DL Nº de Serie 43-16075 al cual se matriculó FAU 508.

Esta era la segunda vez que se usaba ese número en un avión C-47, al primero se le había dado de baja. Fue adjudicado al Grupo de Aviación Nº3 (Transporte) el 14 de octubre.

Las perturbaciones que va ocasionando la subversión en la Fuerza Aérea

El clima enrarecido que experimentaba la República, gracias a la sistemática y artificiosa agitación de huelgas, paros y sabotajes, establecidos contra su organización económica y social, sumado a los robos, asaltos, copamientos, secuestros y asesinatos, todo provocado por la subversión que asolaba sin pausa ni tregua, perturbando la vida del país, era el panorama que campeaba en ese año de 1970, haciendo que la rutina operacional de nuestra Fuerza Aérea se trastocara totalmente.

Hubo un episodio en esta lucha, el cual hizo que la seguridad de nuestras bases se reviera totalmente, lo que implicó una serie de gastos y problemas importantes en el uso de los rubros, así como en la falta de efectivos para cumplirla. El 29 de mayo, unas cuarenta personas asaltaron el Centro de Instrucción de la Armada en la Ciudad Vieja de Montevideo, donde robaron setecientas armas. Esto alertó a todas las bases, cuarteles y otras dependencias de las Fuerzas Armadas, las cuales lógicamente tuvieron que cambiar su siste-

ma de seguridad, por ejemplo: en la Brigada Aérea II de Durazno hasta ese momento y desde la época que ese campo era de alternativa de la compañía Air France, en 1935, lo único que separaba el predio de otros que lo rodeaban y de la carretera, era un alambrado de cinco hilos (ni siquiera de siete, como es de orden) en su perímetro; cuando se hizo cargo de esta Unidad su nuevo Jefe del Cnel. (P.A.M.) Walter Samarello, el 9 de junio, pocos días después del insuceso en la Armada, se encontró con este panorama el cual no era nada tranquilizador. Primeramente se abocó a la tarea de hacer una evaluación de costos para dar cierta seguridad a un predio tan extenso y luego conseguir los fondos necesarios para comenzar las obras que consistieron en: un tejido de alambre en todo el contorno, luz de mercurio en columnas de hormigón cada 45 mts., dos garitas para centinelas en las azoteas de los edificios de la Brigada, complementando el alambrado perimetral se instalaron dos reflectores de seguimiento y tres ametralladoras calibre punto 50, una en la torre de control y las otras en cada garita, además se instaló una sirena de alarma y se programaron varios tipos de comunicación con la sede del Regimiento General Pablo Galarza de Caballería N°2 Moto Mecanizado en la ciudad de Durazno; para finalizar se aumentó el número de centinelas a cinco por turnos, lo que por supuesto perturbaba la marcha normal de la Brigada, siempre escasa de personal. Algo parecido pasó en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, en la Escuela Militar de Aeronáutica, en la Brigada Aérea I y en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, estas dos últimas situadas en Carrasco, que eran las cuatro Bases con que contaba la Fuerza Aérea. A todo esto había que sumar los dispositivos de seguridad de los vehículos que salían a la calle, sobre todo en Montevideo; la compra de armamento que hubo que hacer para resguardar cada salida y el personal subalterno que hubo que reclutar y adiestrar para cumplir estas y otras funciones.

1970

Se negocia la compra de dos aviones Fairchild FH-227D, por stock de arroz

1970

La Cooperativa Agropecuaria Ltda. de productores de arroz, la Comisión de Promoción Arrocera de Uruguay y la firma de los Estados Unidos Fairchild Aircraft Marketing Co. Inc., llegaron a un acuerdo para realizar una operación de compra - venta, por la cual la Cooperativa vendía por un total de U$S 3:500.000 el stock de arroz que poseía a U$S 70 la tonelada y correlativamente la fábrica Fairchild entregaba dos aviones Fairchild FH-227D a la Fuerza Aérea, a U$S 1:500.000 cada uno y U$S 500.000 de repuestos.

Este acuerdo se llevó cabo y fue autorizado el 24 de octubre por el Poder Ejecutivo, interviniendo los Ministerios de Defensa Nacional y de Industrias y Trabajo.

Se reciben dos C-47B por el M.D.A.P. en la Zona del Canal de Panamá y son traídos en vuelo por tripulaciones uruguayas

A fines de octubre partió hacia la Base Howard de la Zona del Canal de Panamá una Misión de Jefes, Oficiales y Personal Subalterno, con el cometido de recibir allí dos aviones C-47B por el pacto M.D.A.P. y traerlos en vuelo hasta nuestro país.

Luego de haber arribado a aquella Base de la USAF, recibieron los dos aviones que se encontraban estacionados desde tiempo atrás y acondicionadas sus células, motores y sistemas para un largo período de desactivación como sobrantes de la USAF, por lo cual hubo que ponerlos en condiciones de enfrentar el vuelo hacia nuestro país, activando motores y sistemas hasta dejarlos en orden de funcionamiento con el fin de hacerles los correspondientes vuelos de prueba. Además se les pintó sus matrículas, cocardas y bandera de Artigas en el timón de dirección, de acuerdo al reglamento.

El 1° de noviembre se efectuaron los vuelos de prueba de los dos aparatos, quedando prontos para salir hacia Montevideo el 5 de noviembre.

Las tripulaciones fueron las siguientes: C-47B FAU 510, Tte.Cnel.(PAM) Luis E. Revello, Comandante del avión y Jefe de la Misión; Cap.(PAM) Eduardo Aguirre, Tte.2do.(PAM) Daniel Barral (tripulante extra invitado, que pertenecía al Grupo de Aviación N°2 (Caza)) y Sgto.(TE) Hugo Batalla; C-47B FAU511, Tte.Cnel.(PAM) José B. Baratta, Comandante, Tte.1°(PAM) Roberto A. Ferradás, Tte.2do.(PAM) Armando Otero (tripulante extra invitado, que pertenecía al Grupo de Aviación N°2 (Caza)) y Alf.(TE) Hebert Bustos.

El vuelo «ferry» se realizó sin mayores inconvenientes salvo el aterrizaje en Recife, Brasil, del 510, al haberse activado por falla eléctrica las botas desheladoras del borde de ataque de las alas, lo cual cambiaba radicalmente la velocidad de pérdida, no obstante el incidente fue sorteado con pericia; se desconectaron dichas botas y el vuelo continuó al otro día normalmente.

Las etapas fueron las siguientes: 5 de noviembre, Howard - Curaçao - Piarco (Puerto España, Trinidad); 6 de noviembre, Piarco - Zanderij (Guayana Holandesa) - Belén do Pará, Brasil; 7 de noviembre, Belén - Fortaleza - Recife; 8 de noviembre, Recife - Salvador - Galeão (Río de Janeiro); 9 de noviembre, Galeão - Porto Alegre - Carrasco.

Estos aviones se dieron de alta en el Grupo de Aviación N°3 (Transporte) con fecha 2 de noviembre de acuerdo a las siguientes características:

C-47B-1-DK,	N° de Serie 43-48275,	matrícula FAU 510
C-47B-50-DK,	N° de Serie 45-1111,	matrícula FAU 511

Estas matrículas ya habían sido usadas en otros C-47 que fueron dados de baja anteriormente.

El Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan Director General de Aviación Civil

1970

En esa época la Dirección General de Aviación Civil era una dependencia del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, estando

durante muchos años a su frente como Director General el Ing. Agr. César A. Piacenza. El Ing. Agr. Piacenza renunció al cargo para retirarse el 3 de noviembre de 1970, decidiendo el Poder Ejecutivo designar a un Oficial Superior de la Fuerza Aérea en ese importante puesto, recayendo dicha designación en el Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan, por Resolución de fecha 5 de noviembre.

Se recibe un simulador de vuelo por el pacto M.D.A.P.

Con fecha 23 de noviembre se dio de alta en la Brigada Aérea I un Trainer Fly Simulator, tipo P-3A, recibido por el pacto M.D.A.P., que vino a sustituir al veterano Link C-3 en uso. Este fue el primer entrenador sintético moderno con que contó la Fuerza Aérea.

Cursos y adjudicación de helicópteros UH-1H por el pacto M.D.A.P.

Invitados por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, partieron el 20 de noviembre para la Zona del Canal de Panamá, con el fin de realizar cursos de vuelo en helicóptero Bell UH-1H, el Tte.Cnel.(PAM) Edwin M. Noble, los Mayores (PAM) Héctor D. Salas y Angel Hernández y el Tte.2do.(PAM) Ego Correa Luna. De la misma manera para realizar cursos de mecánicos de helicópteros, al Sgto. 1ro.(TE) Dumas García y a los Sdos.1ro.(TE) Raúl Rivas y Carlos M. González; cursos de mecánicos de motores, Cbo.1°(TE) Miguel A. Sotelo y Sdo.1°(TE) Blás A. Camisa; y curso de técnico de radio, Cbo.1°(TE) Julián Machado.

El adiestramiento y el entrenamiento se realizó con helicópteros UH-IH en la Base Howard de la Zona del Canal de Panamá, dentro del Grupo 206 que pertenecía a la 101 División Aerotransportada (Caballería) del Ejército de los Estados Unidos. A la finalización de estos cursos, todos los invitados regresaron al Uruguay en dos aviones C-130 de la USAF, donde venían desarmados dos helicópteros que se adjudicaron a nuestra Fuerza Aérea por el pacto M.D.A.P. Arribaron a Carrasco

el 21 de diciembre, se trataba de los helicópteros Bell UH-1H «Iroquois» con un motor a turbina Lycoming T-53-L-BA de 1.400 shp, los cuales fueron matriculados de la siguiente manera:

UH-IH-BF Nº de serie 69-I5822, matrícula FAU 050
UH-IH-BF Nº de serie 69-I5827, matrícula FAU 051

Con fecha 23 de diciembre fueron adjudicados al Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate).

Promoción «Señor José Batlle y Ordóñez»

El 21 de diciembre de 1970, reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la promoción «Señor José Batlle y Ordoñez»,la cual lleva ese denominativo en honor de quien fuera Presidente de la República cuando se fundó la Escuela de Aviación Militar de Los Cerrillos en 1913; de acuerdo al siguiente orden.

Pilotos Aviadores Militares:

Alf.(PAM)	Hernaldo García
Alf.(PAM)	Alberto Castillo
Alf.(PAM)	Selso Lima
Alf.(PAM)	Walter W. Ghiorsi
Alf.(PAM)	Gustavo E. Brozia
Alf.(PAM)	Luis E. De Tomas
Alf.(PAM)	Aníbal A. Calviño
Alf.(PAM)	Oscar E. Lumillo
Alf.(PAM)	Rafael J. Becerra
Alf.(PAM)	Carlos E. Silva
Alf.(PAM)	Luis A. Fagúndez
Alf.(PAM)	Ariel Nieman

Navegantes Diversos Roles:

Alf.(NDR)	Juan B. Arispe
Alf.(NDR)	Alfredo B. La Buonora

Resumen de la actividad de vuelo de la Fuerza Aérea y novedades de Brigada Aérea I en 1970

1970

La actividad de vuelo mantuvo su rutina, aumentada en pequeños porcentajes, al tener que cumplir nuevas obligaciones operacionales desde que la Dirección del TAMU se hizo cargo del servicio de PLUNA al interior del país. En 1970 se volaron 16.775 horas.

BRIGADA AÉREA I

Grupo de Aviación N°2 (Caza). Durante el año esta Unidad contó con una disponibilidad de diez aviones T-33, manteniendo un 37% en orden de vuelo de promedio mensual, volándose 142 horas en el período, sin alcanzar el nivel adecuado a lo planeado por una serie de factores que perturbaron su normal desarrollo, dada las diversas funciones cumplidas por los oficiales y el personal en servicios ajenos a su misión, en campos del interior, patrullajes, servicios de aeropuerto, guardias, etc., etc., como pasó en general en toda la Fuerza Aérea debido a la escalada terrorista que vivía el país.

Grupo de Aviación N°3 (Transporte). Durante el año este Grupo contó con una disponibilidad de catorce aviones C-47, un AT-11 (durante tres meses) y un T-6. Fue el Grupo que sobrellevó el peso del servicio del TAMU - PLUNA en los vuelos al interior y a su vez al exterior, cumpliendo misiones a la República Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú; volando un total de 2.858 horas, entre los cuales se registraron también misiones fotográficas.

Grupo de Aviación N°4 (Transporte). Esta Unidad contó con una disponibilidad de dos aviones F-27 y dos U-8F, volando un total de 1657 horas, de las que se discriminan 260 para PLUNA, incluidas también vuelos TAMU al exterior.

Grupo de Aviación N°5 (Búsqueda y Rescate). Este Grupo contó con tres helicópteros H-23F, dos aviones U-17A (uno inoperativo) y dos PA-18 (inoperativos), volando en total 1.752 horas, en misiones de búsqueda y rescate, sanitarias, de control y rastrillaje de elementos subversivos.

1971

El Brig.(R) Danilo E. Sena Director General Interventor de PLUNA

El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, designó al Brig.(R) Danilo E. Sena Director General Interventor de PLUNA. Fue puesto en posesión del cargo por el Ministro de esa Secretaría de Estado Dr. Carlos Queraltó, el día 21 de enero.

Nuevo Alférez (PAM) de la Fuerza Aérea en la Promoción «Sr. José Batlle y Ordoñez»

Con la fecha 1ro. de febrero ascendió a Alférez (PAM) de la Fuerza Aérea el alumno de tercer año de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica de la Promoción "Sr. José Batlle y Ordoñez", Cadete Walter S. Gómez.

Alf.(PAM) Walter S. Gómez

Nuevo avión Cessna T-41D

Se recibió por vía marítima un avión de instrucción primaria Cessna T-41D, de acuerdo al Pacto M.D.A.P., que se sumó a los cinco recibidos anteriormente. Se trataba del siguiente aparato:

T-41D-CE Nº de fabricante 172-0452, Nº de Serie 70-2027 Matrícula FAU 605

Se dio de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea con fecha 13 de febrero y se adjudicó a la Escuela Militar de Aeronáutica como los anteriores.

Día de la Fuerza Aérea

En los sencillos actos de este día, cuyo principal festejo se realizó en el Cuartel General de la Fuerza Aérea, estuvo presente el Presidente de la República, Sr. Jorge Pacheco Areco, quien en la parte medular de la ceremonia fue el encargado de hacer entrega del premio Seguridad de Vuelo

1971, al Tte.2do.(PAM) Julio Díaz, en mérito a su actuación como Instructor de Vuelo del Grupo de Aviación N°1 (Instrucción y Entrenamiento), durante los últimos tres años, el cual había totalizado 1.850 horas de vuelo, sin haber experimentado ningún accidente ni incidente.

Dichos actos finalizaron con un desfile aéreo de aviones T-33 del Grupo de Aviación N°2 (Caza) y un desfile terrestre de los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

Revista de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

En abril, la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo publicó una revista, cuya finalidad era la de difundir temas de interés general relacionados con la actividad aérea y el panorama nacional.

Lamentablemente solo se editaron dos ejemplares de dicha revista que había sido impulsada por un grupo de oficiales y colaboradores; una en el mes de abril y la siguiente en julio, las que fueron numeradas: Año 1 No.1 y Año 1 No.2.

El Brig.(R) Danilo Sena, Ministro del Interior

El Poder Ejecutivo, en los momentos penosos que vivía el país, con la subversión golpeando a diestra y siniestra, tratando de desestabilizar las instituciones de la República, ofreció al Brig.(R) Danilo E. Sena el alto, complejo y dificultoso puesto de Ministro del Interior, confiando en su energía y dotes naturales de mando para dirigir ese Ministerio, que en situaciones normales es problemático. Aceptando el desafío, el Brig. Sena fue impuesto en el cargo el 3 de junio.

Tres aviones Douglas DC-3 de PLUNA pasan a formar parte de la Fuerza Aérea

El 19 de mayo y el 25 de junio tres aviones de PLUNA Douglas C-47 transformados en DC-3, seleccionados entre los que tenía este Ente Au-

tónomo, pasaron a formar parte de la Fuerza Aérea Militar en la dotación orgánica del Grupo de Aviación No. 3 (Transporte) para reforzarla, luego de haber asumido el año anterior los servicios aéreos al interior que ejercía aquel organismo.

Características y matrículas de los DC-3:

- C-47B-28-DK, No. de fab. 15803-32551, No. de Serie 44-76219. matrícula CX-AFE, matrícula FAU 522
- C-47A-10-DL, No. de fab. 9226, No. de Serie 42-23364 matrícula CX-AQC, matrícula FAU 523.
- C-47-DL, No. de fab. 4471, No. de Serie 41-18409, matrícula CX-AIJ, matrícula FAU 524.

Distribución del número de efectivos del personal subalterno de la Fuerza Aérea

El número de efectivos del personal subalterno de la Fuerza Aérea que figuraban en las diferentes unidades y reparticiones el 25 de junio de 1971, era de 1584 entre todas las jerarquías, de las cuales 975 pertenecían a Servicios Generales (SG) y 606 a Técnicos Especialistas (TE).

Tripulaciones de los C-47 F.A.U. 512 y F.A.U. 515, que acudieron en acción solidaria al Perú en junio de 1970. Sentados: May. (PAM) Julio Uría, May. (PAM) Hugo B. Parentini, Cap. (PAM) Roque Aita y Tte. 2° (PAM) José P. Malaquín. Parados: Cap. (PAM) Gerónimo Cardozo, Sgto 1° (TE) Luis M. Paredes, Sgto. (TE) Julio Cal, Cbo. 1° (TE) Orosmán Pereira, Cbo. 1° (TE) Olinto Méndez, Cbo. 2° (TE) César Maldez y Sdos. de 1° (TE) Dante Silva y Ramón de Morales.

El Cesnna T-41 D N° 602 sobrevolando la costa del Dpto. de Canelones, diciembre de 1969.

Beechcraft U-8F FAU 541

22 de setiembre de 1968, Lockheed T-33 A FAU 201. Feliz aterrizaje de emergencia del Tte. 1° (PAM) César A. Borucki y el Tte. 1° (PAM) Alfredo F. Amengual en un camino del Departamento de Florida

Una formación de T-33 sobre Montevideo

Bell UH-IH FAU 050

El presidente de la República
Sr. Jorge Pacheco Areco,
piloto de la Fuerza Aérea

Capítulo Décimo

La Fuerza Aérea y la lucha antisubversiva

1971-1972

Se recibe por el Pacto M.D.A.P. el último Cessna T-41D

1971

El 3 de julio se recibió el último avión Cessna T-41D de los adjudicados a nuestro país por el pacto M.D.A.P., el cual vino encajonado por vía marítima. Se dio de alta con fecha 13 de setiembre en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Cessna T-41D-CE, N° de fabricante 172-0494, N° de Serie 70-2456 matrícula FAU 606

La Unidad de Servicio de Aeródromo «Cap. Boiso Lanza» (U.S.A.C.B.L.) se transforma en una Unidad operativa terrestre

La Unidad de Servicio de Aeródromo (nacida del Servicio de Aeródromo, creado en 1962) cuya misión se estableció por el Decreto N° 24.612 del Poder Ejecutivo de enero de 1965, el cual se publicó en la Orden de la I.G.F.A. N° 1046, fue evolucionando, dadas las circunstancias que se desarrollaban en el país, en un organismo de mayor enjundia, con un entrenamiento tipo tropa de infantería y un armamento y equipamiento semejantes. Contribuyó a acelerar esa nueva faceta de la Unidad, el hecho de haber sido designado el 6 de julio como su Jefe, el Cnel. (PAM) Luis N. Fasana, hombre enérgico y ejecutivo que supo encauzar los nuevos rumbos que se debieron tomar, sobre todo a partir del mes de setiembre de este año, en que el Poder Ejecutivo encomienda a las Fuerzas Armadas la tarea de enfrentar a los grupos sediciosos que aso-

laban la República pretendiendo llevarla a un completo caos social y económico.

Esta Unidad dará lugar en 1980 a la creación de la Brigada de Seguridad Terrestre y posteriormente a la Brigada Aérea III.

El Brig. Juan C. Jorge Director General Interventor de PLUNA

Al haber quedado vacante el cargo de Director General Interventor de PLUNA, fue designado el 14 de junio por el Poder Ejecutivo en ese puesto, el Brigadier Juan Carlos Jorge.

Misión a los Estados Unidos de recepción, cursos y traslado al país de dos aviones Fairchild FH-227 D y repuestos

El 15 de junio fue designada una Misión Oficial a los Estados Unidos con el fin de recibir, realizar cursos y traer en vuelo los dos aviones Fairchild FH-227 D cuya compra se había autorizado el 24 de octubre de 1970.

Con ese objeto partió de Montevideo a principios de julio, la Misión designada a tal efecto, compuesta por: el Cnel. (PAM) Wilder Jackson, Jefe de la Misión, el Tte. Cnel. (PAM) Julio Ferradás, el Tte. Cnel. (PAM) Aldo Bustamante, el May. PAM) José A. Mella, el Cap. (PAM) Abelardo C. Ríos, el Cap. (PAM) Oscar E. Vilche, el Tte.1° (PAM) Ramón M. Suárez, el Tte. 1° (NDR) Héctor de los Santos, el Sub Oficial Mayor (TE) Emilio Rau, Sgto.(TE) Agustín Sena, Cbo. de 1ra. (TE) Nery Pereira, y Cbo. de 1ra. (TE) Walter Ramos.

En la fábrica de estos aviones, sita en Hagerstown, Maryland, comenzaron un curso teórico de vuelo los aviadores y de mantenimiento el personal técnico, los cuales se desarrollaron durante un mes, estando a cargo de instructores de la compañía. Al cabo de los cursos el 20 de julio comenzaron a volar en el primer avión que quedó pronto, al que se matricula 570, con un instructor de vuelo que no era el que les

dio el curso teórico, haciendo los vuelos visuales en la pista que tenía la fábrica y los últimos vuelos de adiestramiento con el director de vuelo y piloto automático, en el aeropuerto Dulles de la ciudad de Washington, situado relativamente cerca de la fábrica.

Con los dos aviones en condiciones, se comenzó el vuelo «ferry» el 8 de agosto hacia nuestro país, de acuerdo a la siguiente distribución de los pilotos y otros puestos técnicos. En el 570 la tripulación estaba formada por: el Cnel. (PAM) Wilder Jackson, Comandante de Aeronave; May. (PAM) José Mella y Cap. (PAM) Abelardo Ríos, pilotos; Tte. 1ro. (NDR) Héctor C. de los Santos, navegador; y Sgto. (TE) Agustín Sena y Cbo. 1° (TE) Walter Ramos, mecánicos. En el 571 la tripulación estaba formada por: el Tte. Cnel. (PAM) Julio Ferradás, el Cap. (PAM) Oscar Vilche, el Tte. 1° (PAM) Ramón M. Suárez y el Instructor de la fábrica, pilotos; el Tte. Cnel. (PAM) Aldo Bustamante, observador; el Sub Oficial Mayor (TE) Emilio Rau y el Cbo. (TE) Nery Pereira, mecánicos.

La primera etapa que se realizó el día 8 de agosto fue entre Hagerstown y Corpus Christi, Texas, con escala técnica en Maxwell; al otro día se voló a Managua, Nicaragua, con escala en Veracruz, México; el 10 agosto se arribó a Panamá, donde se inspeccionaron los aviones; continuaron el 11 de agosto hasta Lima, Perú, con aterrizaje técnico en Guayaquil, Ecuador; el 12 de agosto se partió de Lima, pasando por Antofagasta, Chile, se cruzó la cordillera y se pernoctó en Mendoza, República Argentina; el 13 de agosto se efectuó la última etapa hasta Carrasco donde se llegó sin inconvenientes, finalizando este vuelo «ferry» con total éxito.

Estos aviones de motores turbo hélice Rolls Royce Dart 532-71 se dieron de alta el día 26 de agosto en el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), con la fecha de recepción en fábrica: 20 de julio para 570 y 7 de agosto para el 571.
Sus números de fabricante eran los siguientes:

FH- 227 D	N° de fábrica 571	matrícula FAU 570
FH- 227 D	N° de fábrica 572	matrícula FAU 571

Fallece el Gral. Aviador Militar y Aeronáuta Cesáreo L. Berisso

El 28 de julio falleció en Montevideo a los 84 años de edad, el General Aviador Militar y Aeronáuta (como lucía en sus tarjetas de visita) don Cesáreo L. Berisso, fundador de la Aviación Militar en el Uruguay, precursor del Aero Club Argentino y por Ley, de la Aeronáutica Argentina.

Había nacido el 6 de noviembre de 1887 y buena parte de su existencia la había dedicado a la aviación desde sus albores, cuando volar era una verdadera aventura, destacándose nítidamente entre todos los precursores de la época heroica. Su vida estuvo jalonada de hechos épicos que marcaron todo un período en nuestra historia aeronáutica. Fue el primer uruguayo en volar al mando de un avión en el territorio nacional. Ganó en 1916 la primera carrera aérea continental entre Buenos Aires y Mendoza. Fue el único uruguayo en cruzar el Río de la Plata en un globo de gas hasta hoy en día. En 1920, en reconocimiento a sus méritos la ciudadanía de Montevideo por colecta popular, le obsequió un biplano S.V.A.-10, por ese tiempo el compositor Genaro Nerón Domínguez le dedicó un tango. En los años 20, cuando las conquistas aéreas estaban a la orden del día, realiza dos grandes vuelos por América del Sur, en el segundo durante 1929, lo efectúa en un biplano de fabricación nacional, cuyo diseño es de inspiración suya. En 1935 realiza en compañía del poeta Tte. Cnel. Edgardo U. Genta el último raid de la época heroica: Montevideo - Lima - Montevideo en un biplano Potez 25.

Es el primer aviador en ser ascendido a General en la República. Se retira por edad en 1947, estando en esos momentos al mando de la Aviación Militar como Director General de la Aeronáutica Militar.

El Poder Ejecutivo le confía en 1951 la primer presidencia de PLUNA como Ente Autónomo. Todavía en esos años continúa manteniendo su entrenamiento como piloto aviador, volando aviones antiguos y modernos.

1971

Hoy se le recuerda en monumentos, calles y con el Aeropuerto Internacional de Carrasco que lleva su nombre.

La Fuerzas Armadas asumen la conducción de la lucha antisubversiva

El poder público, notoriamente desbordado por la acción delictiva de las organizaciones sediciosas, en un clima de subversión creciente que atentaba en todos los órdenes de la vida, se vio obligado a tomar una medida heroica que solucionara de una vez por todas esta situación, encomendando por el Decreto del Poder Ejecutivo N° 566/971 del 9 de setiembre a las Fuerzas Armadas, por medio de los mandos militares del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, la conducción de la lucha antisubversiva, con la cooperación de las Fuerzas Policiales.

Este Decreto vino a perturbar aún más, si cabe, la rutina normal y natural de la Fuerza Aérea, ya bastante conmocionada, al igual que todo el país, por esta guerra interna.

A raíz de este Decreto, la Fuerza Aérea tuvo que tomar una serie de medidas tendientes a facilitar su despliegue dentro del contexto de la lucha antisubversiva. Además hubo que dedicar parte de las instalaciones de sus bases al mantenimiento de las personas detenidas en indagación, hasta tanto no se realizara el proceso correspondiente por parte de la Justicia Militar, por lo cual fue necesario modificar la infraestructura de algunos edificios de las unidades, con el objeto de adaptarlos a ese fin. En mayor grado las alteraciones se produjeron en el predio del Aeródromo «Cap. Boiso Lanza», donde la U.S.A.C.B.L. tenía su emplazamiento, que fue donde hubo más aprehendidos durante el período en que se desarrollaron las operaciones antisubversivas.

Accidente fatal con un T-33

El 6 de octubre aproximadamente a las diez y veinte horas, mientras cumplía una misión de entrenamiento de acrobacia a baja altura en el T-33 N° 204, el piloto solista de la Escuadrilla Acrobática del

Grupo de Aviación N° 2 (Caza), Tte. 1° (PAM) Alfredo Amengual, que iba acompañado en este vuelo por el Tte. 1° (PAM) Eduardo Camps como observador, quien también formaba parte de dicha Escuadrilla, se accidentaron y perdieron la vida instantáneamente, luego de haber realizado tres maniobras acrobáticas anteriores. El accidente se produjo en el lago formado por una arenera situada anteriormente en ese lugar, ubicado inmediatamente al sur del Aeropuerto Nacional de Carrasco, mientras se efectuaba un pasaje en vuelo invertido a baja altura, cayendo el avión en las aguas del citado lago, resultando totalmente destruido.

Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica «Dr. Feliciano Viera»

La situación anómala que vivía en esa época la República, con la permanente acción perturbadora de la subversión, que pretendía alterar entre otras cosas, el normal desarrollo de las elecciones generales que correspondía a ese año, como es de orden en el último domingo de noviembre, hizo que la Fuerza Aérea adelantara en más de un mes la tradicional ceremonia de fin de cursos, entrega de los despachos y diplomas a los nuevos oficiales que egresaron de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Dr. Feliciano Viera», la cual lleva ese denominativo en honor de quién fuera Presidente de la República cuando se creó la Escuela Militar de Aviación en 1916, realizándola el 15 de noviembre con el fin de poder contar por un tiempo con los oficiales de los escalafones A y B de esa promoción en la U.S.A.C.B.L. (Unidad de Servicio del Aeródromo Capitán Boiso Lanza), durante el acto eleccionario y meses después, dadas las nuevas obligaciones y servicios que tenía que cumplir dicha Unidad. Por todo lo cual fue anticipada la citada ceremonia para el 15 de noviembre, día en que se entregaron los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea de acuerdo al siguiente orden:

1971

Escalafón «A» Pilotos Aviadores Militares

Alf. (PAM)	José L. Molins
Alf. (PAM)	Vladimir Tuley
Alf. (PAM)	José O. Piñón
Alf. (PAM)	Sergio Da Silveira
Alf.(PAM)	Enrique A. Bonelli
Alf.(PAM)	Carlos J. Semblat
Alf.(PAM)	Manuel Vilar

Escalafón "B" Navegantes Diversos Roles

Alf. (N.D.R.)	Hugo P. Igenes
Alf. (N.D.R.)	Tabaré De León

Y como Alféreces Técnicos Especialistas los siguientes Sgtos. 1eros., alumnos del Curso para Oficiales; Escalafón «C».

Alf. (TE)	Leonardo García Filgueiras
Alf. (TE)	Hugo N. Bequio
Alf. (TE)	Hugo J. Rondeau
Alf. (TE)	Luis A. Cardozo
Alf. (TE)	Hugo R. Páez
Alf. (TE)	José L. Piastre

De acuerdo a lo ya adelantado, el 16 de noviembre los Alféreces de los Escalafones "A" y "B" pasaron a prestar servicios en la U.S.A.C.B.L.; los Alféreces (TE) Leonardo García y Hugo R. Páez, a la Brigada de Comunicaciones y Electrónica; y los Alféreces (TE) Hugo N. Bequio, Hugo J. Rondeau, Luis A. Cardozo y José L. Piastre, a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.

Alta de un avión Aero Commander 680

El 17 de diciembre se da de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea el avión bimotor Aero Commander 680, con motores Lycoming, número de fabricante 680-499-169, al cual se le matriculó FAU 501 (matrícula que perteneciera al Beechcraft biplano al que se le denomi-

naba «Berraco chico»). Este aparato fue asignado a la Fuerza Aérea por el artículo 500 de la Ley 13.892 (aeronave utilizada para cometer presuntas infracciones fiscales aduaneras), hasta ese momento estaba matriculado en la República Argentina con las marcas LV- FYE.

Fue destinado a la Brigada Aérea II; tiempo después, cuando se creó, al Grupo Fotográfico, por varios años.

La Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas y el Estado Mayor Conjunto

Según gestión iniciada por los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, sobre inspiración del Ministro de Defensa Nacional del momento Dr. Federico García Capurro, con el designio del establecimiento de un organismo de comando conjunto, el 17 de noviembre, por el Decreto Nº 25.048 del Poder Ejecutivo se crea a título experimental, la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas y el Estado Mayor Conjunto (ESMACO) como su órgano asesor.

Resumen de la Actividad de vuelo en 1971

La actividad de vuelo en el año 1971, a pesar de la menor disponibilidad de material aeronáutico y la distracción de sus funciones del personal navegante en la lucha antisubversiva, se cumplió en forma satisfactoria, completándose 17.162 horas de vuelo con todas las aeronaves de la Fuerza Aérea.

1972

Primeros miembros de la Fuerza con destino en el ESMACO

Por la Resolución Nº 45.260, de fecha 18 de enero del Poder Ejecutivo, se designaron para prestar servicios en el ESMACO, con la Jefatura del General Gregorio C. Alvarez, los primeros miembros de la Fuerza Aérea, ellos fueron: el Cnel. (PAM) José D. Cardozo, como Primer Sub

Jefe; el Cnel. (PAM) Hebert R. Pampillón, como Jefe de Departamento: y en otros cargos los Ttes. Cneles. (PAM) José B. Baratta y Dante Lagurara.

Se amplían los cometidos de la Comisión Nacional de Aeropuertos

Al haber entregado PLUNA el servicio de las líneas aéreas internas al TAMU, no era razonable que este Ente Autónomo siguiera sustentando en el interior de la República el personal técnico, especializado, obrero, etc., en los diferentes campos del interior. Algo semejante pasaba con la Dirección General de Aviación Civil que también mantenía funcionarios con tareas semejantes en el interior. Por lo cual, se superponían en trabajos análogos, personal de diferentes organizaciones del Estado, lo que llevó al Poder Ejecutivo a normalizar la situación por un Decreto de fecha 20 de enero, en el que se ampliaron los cometidos de la Comisión Nacional de Aeropuertos, que era dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, acordándole el mantenimiento y operación de los aeródromos de carácter público en todo el territorio nacional y, la integración, mantención y operación de todos los sistemas que constituían la infraestructura aérea nacional; pasando todo el personal que actuaba en los campos del interior, de PLUNA y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a depender de la Comisión Nacional de Aeropuertos, al igual que las instalaciones y ayudas aeroterrestres.

Con el fin de dar cumplimiento a todo esto, se instituyó un grupo de trabajo, el que se integró con representantes de los ministerios de: Transporte, Comunicaciones y Turismo; Economía y Finanzas; Defensa Nacional; Oficina de Planeamiento y Presupuesto; Oficina Nacional de Servicio Civil; Dirección General de Aviación Civil; Fuerza Aérea; Comisión Nacional de Aeropuertos; y PLUNA.

De esta manera la Comisión Nacional de Aeropuertos se transformaba verdaderamente en una entidad nacional, como su denominativo lo daba a entender y quedaba más estrechamente ligada

a la Fuerza Aérea que hasta ese momento, la cual, finalmente al aprobarse la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, como es sabido, pasó a integrarla con otro nombre.

Nuevo Alférez (NDR) de la Fuerza Aérea en la Promoción «Dr. Feliciano Viera»

Con la fecha 1° de febrero ascendió a Alférez (NDR) de la Fuerza Aérea el alumno de tercer año del Curso Profesional de la Escuela Militar de Aeronáutica, dentro de la Promoción «Dr. Feliciano Viera», Cadete Juan C. Rodríguez.

Alf. (NDR) Juan C. Rodríguez.

Los orígenes del Aeropuerto de Alternativa de Durazno

La idea de transformar el Aeródromo Militar" Tte. 2° Mario W. Parallada" en un aeropuerto que aceptara en sus pistas al Grupo de Caza de la Fuerza Aérea y que también fuera de alternativa de Carrasco, era añeja y había pasado por la mente de varios de sus jefes de base y brigada. Con tal fin se hicieron varios proyectos, el último en la época del entonces Cnel. (PAM) Danilo E. Sena, a principios de los años sesenta, donde se planteaba la construcción de una pista de hormigón de cuatro mil metros en la dirección Este- Oeste, el cual muy ambicioso era de alto costo.

En 1970, como se pudo apreciar, se hizo cargo de la jefatura de la Brigada Aérea II el Cnel. (PAM) Walter Samarello, quien al poco tiempo de acceder a ese cargo, comenzó a gestionar la posibilidad de viabilizar un proyecto de construcción de pistas en Durazno, poniéndose en contacto el 22 de junio de 1970 en la Comisión Nacional de Aeropuertos, con un compañero de promoción el Cnel. e Ing. Julio C. Ardanaz, que prestaba servicios allí, quien brindó su apoyo para tratar de posibilitar el comienzo de un nuevo plan para la transformación de Durazno. Esto se facilitó al encontrar al Cnel. Samarello un buen sitio

plano y de unos 2.300 mts. de largo, en lo que es hoy la pista principal del aeropuerto, en la orientación Este- Oeste. El Cnel. Ardanaz aceptó y le pareció razonable esa solución, luego de estudiar los trabajos a realizarse, que incluía costos de desmonte, terraplenes y un «taxi way», aprobando todo y poniéndose a confeccionar los planos del nuevo aeropuerto.

El proyecto contó con la colaboración del Sr. Intendente Municipal de Durazno, quien lo tomó con entusiasmo, haciéndolo conocer a senadores y diputados en diferentes visitas que realizó con el Cnel. Samarello; por otra parte este último se movilizó en diferentes círculos, apoyado como era de esperar por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brig. José Pérez Caldas, logrando en el Ministerio de Defensa Nacional por la Resolución N° 5.392, del 7 de febrero de 1972: 1°) pasaron los antecedentes a la Comisión Nacional de Aeropuertos para que con carácter urgente solicitara cotización y financiación a la empresa URUVIAL S.A. para la realización de los proyectos que estaban en trámite; y 2°) que oportunamente se gestionara ante el Ministerio de Obras Públicas la designación de técnicos para que en colaboración con la Comisión Nacional de Aeropuertos verificaran los precios ofertados.

Con estos antecedentes el 29 de febrero de 1972 el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 45.371 adjudicó a la empresa URUVIAL S.A., que en esos momentos estaba realizando las obras de la Ruta 5, los trabajos de transformación del Aeródromo Militar «Tte. 2° Mario W. Parallada» consistente en la construcción de pista ,»taxi ways», explanadas de estacionamiento y obras accesorias y/o complementarias, según el proyecto efectuado por la Comisión Nacional de Aeropuertos.

Día de la Fuerza Aérea

El 17 de marzo se cumplió la celebración de la iniciación de la Aviación Militar con varios actos en las diferentes unidades de la Fuerza Aérea. En el Comando General se efectuó la más importante,

estando presente el Sr. Presidente de la República, don Juan María Bordaberry, quien en la parte medular del evento puso en manos del Tte. 2° (PAM) José M. Berastegui el premio Seguridad de Vuelo 1971, por haber computado en ese año 441 horas de vuelo como piloto, de las cuales 309 fueron como instructor, sin haber experimentado ningún accidente, protagonizando una emergencia con un alumno, la que solucionó con toda satisfacción logrando salvar el avión y la tripulación.

El Ministro de Defensa Nacional a su vez hizo entrega del Diploma de Reconocimiento establecido por la Fuerza Aérea al Capitán de Corbeta (CG) Yamandú Ubal, quien dirigió el equipo de hombres rana de la Armada, que trabajó durante varios días en el rescate de los cuerpos de los Ttes. 1° (PAM) Alfredo Amengual y Eduardo Camps, que se accidentaron en el avión T-33 N° 204.

De la misma forma el Sr. Cte. en Jefe entregó diplomas semejantes al Cbo. José García y a los Marineros Ademar Jelez y Cataldo Rivero, y al Sr. Roberto Fernández que intervino con sus propios equipos de buceo en las tareas mencionadas.

Como acontece normalmente en estas ceremonias, finalizó la misma con un desfile aéreo y terrestre; a su fin se sirvió un vino de honor en la planta alta del edificio de Comando.

Se declara el Estado de Guerra Interno

Luego del Mensaje enviado al Parlamento el 14 de abril de 1972 por el Poder Ejecutivo, en el cual exponía la situación de guerra que vivía el país, la Asamblea General resolvió decretar el día 15 de abril el estado de guerra interno, de conformidad con el Artículo 85 Inciso 7 de la Constitución de la República, con la única finalidad de autorizar las medidas necesarias para reprimir la acción de individuos o grupos, que por cualquier medio conspiraran contra la patria, en los términos previstos por el Artículo 253 de la Constitución de la República.

Asciende a Brigadier el Cnel. (PAM) José P. Jaume

1972

El 13 de junio el Cnel.(PAM) José P. Jaume fue promovido al grado de Brigadier por el sistemas de «Concurso» con fecha 1° de febrero de 1972, luego que la Cámara de Senadores el día 30 de marzo hubo concedido la venia solicitada por el Poder Ejecutivo para conferirlo.

El Brig. Jaume egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Infantería en el año 1942; ingresó en la Escuela Militar de Aeronáutica en ese mismo año de 1942 como alumno del Curso de Pilotaje, recibiendo su brevet de Piloto Aviador Militar en 1943.

Ley de Seguridad del Estado y el Orden Interno

El 10 de julio el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la Ley N° 14.068 de Seguridad del Estado y el Orden Interno, que la Asamblea General aprobó el 5 de ese mes, la cual salió publicada en el Diario Oficial el 12 de julio.

Con la publicación de esta Ley quedó terminado el estado de guerra interno, al darle a las Fuerzas Armadas, encargadas de la lucha antisubversiva, las armas legales necesarias para ello.

Se incauta un avión bimotor Cessna 310 que pertenecía a la subversión

En julio de 1972 la Fuerza Aérea incautó en el aeródromo del Aero Club de Tacuarembó, un avión bimotor Cessna 310, N° de fabricante 500, modelo 1957, matrícula CX-ARA, que fuera adquirido en setiembre de 1971 por un grupo subversivo escudado en la razón social «Zagro S.A.». Dicho aparato se encontraba a la intemperie y en un regular estado de conservación; fue llevado al Aeropuerto de Carrasco en vuelo, luego que se efectuara una inspección y varias reparaciones.

Su mal estado obligó a la Fuerza Aérea a realizarle varias inspecciones especiales y reparaciones mayores, con un gasto excesivo en

un aparato en malas condiciones. Su fin como se verá más adelante, fue acorde a su condición y estado, accidentándose en 1975.

En la Fuerza Aérea su matrícula y tipo de avión fueron:

FAU502 U-3A

Nuevo entrenador sintético para la E.M.A.

El 17 de agosto se dio de alta en la dotación orgánica de la Escuela Militar de Aeronáutica, por la Orden del Comando General No. 1484, el entrenador sintético de vuelo LINK P 3 N° A.F. 2855, recientemente recibido, con el cual se modernizó el entrenamiento del vuelo por instrumentos de los alumnos y oficiales de la institución.

Grave accidente con un T-33, fallecen sus pilotos

En un vuelo de entrenamiento por instrumentos realizado en la mañana del 29 de agosto, en el avión T-33 N° 206 del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), que era tripulado por el Tte. 2do. (PAM) Roberto Fonticiella como piloto principal y el Alf.(PAM) Aníbal Calviño como piloto, luego de realizar maniobras de adiestramiento en vuelo por instrumentos a nivel de 19.500 pies, descendieron y efectuaron una penetración con ADF y más adelante dos aproximaciones bajas con ILS; manteniéndose en espera mientras hacía las maniobras de aterrizaje un C-141 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Minutos más tarde estando a 5.000 pies en vuelo IFR, son autorizados por la torre de control de Carrasco a comenzar otro descenso por instrumentos con VOR-ILS en la pista 23, para lo cual descienden, aparentemente en una actitud anormal y con desorientación espacial, a 450 mts. quedan en vuelo visual con una posición de nariz muy baja, frente a lo que corrigen bruscamente para tratar de salir de esa situación peligrosa a baja altura, entrando en pérdida de velocidad cerca del suelo, no dando tiempo a sus infortunados tripulantes a recobrar su aparato, estrellándose a la hora 11 y 48, a unos 600 mts. del umbral de la pista 05 de Carrasco, en el Parque Nacional de Carrasco.

Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica «Gral. (PAM) don Cesáreo L. Berisso"

1972

Debido a las circunstancias por las que atravesaba la República que exigieron de las Fuerzas Armadas tareas extraordinarias y por consiguiente el mayor número posible de Oficiales Subalternos, y además, que los cursos correspondientes en el último año de la Escuela Militar de Aeronáutica se aceleraron, se adelantó en tres meses la finalización del año lectivo y el día 15 de setiembre de 1972 le fue entregado los despachos de Oficiales a los alumnos de Tercer Año de Cadetes de la Promoción "Gral. (PAM) don Cesáreo L. Berisso", la cual lleva ese denominativo en honor de quien fuera uno de los fundadores de la Aviación Nacional, según el siguiente orden:

Escalafón «A» Pilotos Aviadores Militares

Alf.(PAM)	Walter G. Rigo
Alf.(PAM)	Enrique O. Montenegro
Alf.(PAM)	Juan A. Falco
Alf.(PAM)	Gerardo L. Maurente
Alf.(PAM)	Gustavo W. Barrios
Alf.(PAM)	Ramón B. Rodríguez
Alf.(PAM)	Luis A. Ramírez
Alf.(PAM)	Hugo D. Silveira
Alf.(PAM)	Carlos G. Sosa
Alf.(PAM)	Atalivar Murialdo
Alf.(PAM)	Miguel E. Schiavo
Alf.(PAM)	Juan P. Marset
Alf.(PAM)	Alfredo Fresia
Alf.(PAM)	José M. Acosta
Alf.(PAM)	Edgardo R. Menéndez
Alf.(PAM)	Luis G. Rodríguez
Alf.(PAM)	Hugo Velázquez
Alf.(PAM)	Nelson B. Pieruccioni
Alf.(PAM)	Alfredo L. Campos
Alf.(PAM)	Alcides C. Luzuriaga
Alf.(PAM)	Prombo Martínez

Escalafón «B» Navegantes Diversos Roles

Alf. (NDR)	Jorge L. Ramella
Alf. (NDR)	Alejandro A. López

Alf. (NDR)	Carlos A. Grenno
Alf. (NDR)	Ricardo N. Arias
Alf. (NDR)	Roberto Cáceres
Alf. (NDR)	Gustavo C. Urban

El accidente de la Cordillera de Los Andes

Desde la creación del TAMU se cumplieron muchas misiones de transporte de instituciones del Estado, deportivas y sociales, a diferentes países de América, unas oficiales y otras de apoyo a la comunidad, a petición de Ministerios o entidades gubernamentales y privadas. De conformidad a esto, el Club de Rugby «Old Christians» solicitó a principios de octubre los servicios del TAMU, para el traslado del equipo de rugby de la institución y adherentes a Santiago de Chile, con el objeto de intervenir en una justa deportiva.

Para ejecutar dicha misión, la Dirección del TAMU solicitó a Operaciones de la Brigada Aérea I un avión para cumplir con el citado traslado, disponiéndose el 9 de octubre por la orden de transporte No. 375 de Operaciones, que se realizara el día 12 de octubre en el Fairchild FH-227 FAU571 del Grupo de Aviación No. 4 (Transporte); a su vez se designó a la siguiente tripulación: Piloto Comandante, Cnel. (PAM) Julio Ferradás, Piloto, Tte. Cnel. (PAM) Dante Lagurara, Navegante, Tte. 1ro. (NDR) Ramón S. Martínez, Mecánico Sdo. 1ra. (TE) Carlos Roque y Camarero, Sdo. 1ra .(TE) Ovidio J. Ramírez.

El día 12 de octubre con todo preparado y en orden, se procedió a realizar el vuelo, haciendo pasar a los pasajeros de la aeroestación del Aeropuerto de Carrasco a ocupar sus lugares en el avión, acomodándose cuarenta personas en su interior, de una lista de cuarenta y dos, pues dos no se habían presentado.

A la hora 08.05 local, el aparato despegó con destino a Santiago de Chile con alternado Mendoza, República Argentina. Luego de un vuelo normal de tres horas veinte minutos, como la cordillera a juicio del Comandante de la aeronave no estaba en condiciones para el cruce, debido a fuerte turbulencia y formación de hielo, tomó la determina-

ción de aterrizar en Mendoza, haciéndolo sin inconvenientes. Allí se decidió pernoctar y esperar al otro día.

Al día siguiente se abordó nuevamente el FH-227 FAU 571 y a las 14 y 18 hora local despegaron hacia Santiago de Chile con mejores perspectivas para el cruce, decidiéndose efectuarlo por Malargüe - Curicó en la aerovía UG-17, comenzando el ascenso hasta alcanzar la altura de dieciocho mil pies, yendo a la izquierda (puesto del piloto) el Tte.Cnel. Lagurara y a la derecha el Cnel. Ferradás. A las 15 y 21 reportaron «Planchón» en la frontera Argentina - Chile al Centro de Control de Area de Santiago, volando a dieciocho mil pies, estimando «Curicó» en Chile a las 15 y 32 horas; avisó de su pasaje por «Curicó» a las 15 y 24, estimando «Angostura» a las 15 y 40; en este último punto fue autorizado por el Centro de Control de Area de Santiago a descender a nivel diez mil pies en descenso, comenzando a perder altura, confirmando al Centro de Control cuando pasó a quince mil pies en descenso, ese fue su último mensaje.

No se supo más del avión hasta que se ubicaron sus restos y los sobrevivientes, detrás del volcán Tinguiririca en territorio argentino, a diez kilómetros del arroyo Las Lágrimas.

Una hora más tarde del último mensaje, al no tenerse noticias del avión, el Centro de Control de Area de Santiago, declaró en «fase de peligro» a la aeronave, notificando de inmediato al Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Minutos más tarde el SAR envía a la búsqueda el primer avión, un bimotor «Twin Oter» del Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea Chilena (FACH), que regresaba a Santiago de una misión, la tripulación de dicho aparato rastreó durante dos horas y media al FH-227 FAU 571, entre las localidades de Curicó y San Fernando, sin ningún resultado. Posteriormente se envían tres aeronaves más, con igual consecuencia.

Al siguiente día, 14 de octubre, se reiniciaron las actividades del SAR interviniendo quince aviones, de los cuales tres eran F-86 de la Fuerza Aérea Argentina, iniciándose asimismo la búsqueda terrestre con la participación del Cuerpo de Socorro Andino, Carabineros y el Ejército de Chile.

El 15 continuó el movimiento con nueve aviones, arribando ese día a Santiago el Fairchild FH-227 FAU 570 de la Fuerza Aérea Militar, gemelo del FAU 571, el cual se sumó a búsqueda tripulado por el Cnel. (PAM) Wilder Jackson, el May. (PAM) José A. Mella, el Cap. (PAM) Enrique Crosa y el Sgto. (TE) Agustín Sena; igualmente, vinieron como pasajeros el Cnel. (PAM) Luis A. Charquero, Director de la Dirección de Seguridad de Vuelo y el May. (PAM) Eduardo Gestido, que prestaba servicios en esa Dirección.

Así, día a día, hasta el 21 de octubre se continuó con el rastrillaje aéreo y terrestre, por donde se creía que había desaparecido el 571, sin que se lograra nada; finalizándose en ese día la primera fase de la intensa búsqueda por aire, continuándose por tierra.

El 25 de octubre se reinició la exploración por aire del SAR en una segunda fase, autorizada por la Comandancia en Jefe de la FACH, a solicitud de familiares de los pasajeros, suspendiéndose la misma el 31 de octubre al cumplirse el tiempo asignado, que era de siete días, igual que la primera, ante la inutilidad de los esfuerzos desplegados, regresando a Montevideo el FH-227 FAU 570 con su tripulación.

A principios de diciembre un grupo de padres de los pasajeros del 571, solicitaron al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brig. José Pérez Caldas la reiniciación de la búsqueda del aparato desaparecido, lo cual fue decidido favorablemente, solicitándose el apoyo de la Fuerza Aérea Chilena para recomenzarla, ordenándose desde Chile una tercera fase de búsqueda.

En nuestra Fuerza Aérea se dio la orden al Jefe del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), May. (PAM) Ruben Terra de acondicionar un C-47 del Grupo, para con él intervenir en las operaciones de búsqueda en la cordillera de Los Andes; disponiendo el May. Terra que el C-47 FAU 508 fuera el que se preparara, así como el C-47 FAU 515 como sustituto. Con estos aparatos se efectuaron vuelos de prueba de altura de hasta veinte mil pies, con el fin de la regulación de correctores de altura de los carburadores de sus motores, sistema de oxígeno, etc.

Igualmente se designó la tripulación para comandarlo: Comandante de Aeronave, May. (PAM) Ruben Terra, Piloto, Cap .(PAM) Eduardo Lepere, Piloto, Cap. (PAM) Hugo Spinatelli, Piloto del Grupo No. 5 (Búsqueda y Rescate) Cap. (PAM) Waldemar Burgueño, Mecánico Sgto.(TE) Luis Paredes y Radio Telegrafista Cbo. 1ra. (TE) Miguel Boyan.

El 13 de diciembre partió el C-47 FAU 508 con la tripulación designada hacia Mendoza y Santiago de Chile, yendo de pasajeros varios padres de los desaparecidos. Cuando estaban cercanos al Aeroparque de Buenos Aires, se ven obligados por contraexplosiones y fuego en el motor izquierdo a poner su hélice «en bandera» y aterrizar en El Palomar, Buenos Aires. Se bajó el motor en mal estado y se solicitó otro urgente a Carrasco, el cual llegó en el día, se colocó trabajando durante toda la noche y al otro día 14 de diciembre luego de un pequeño vuelo hasta Morón, Buenos Aires, donde se recargó combustible, se siguió hasta Santiago, donde arribaron al aeropuerto de Los Cerrillos sin novedad.

El C-47 FAU 508 comienza los vuelos de rastrillaje y exploración con el apoyo y el asesoramiento del SAR de la FACH, sin que lograran encontrar nada que los condujera a hallar los restos del Fairchild. En uno de los vuelos en el cual iban los padres de los desaparecidos como tripulantes observadores, a dieciséis mil pies de altura, en plena cordillera, nuevamente falló el motor No. 1, y sus pilotos se vieron obligados a detenerlo y colocar su hélice «en bandera», encontrándose en dificultades para regresar a Santiago por el fuerte viento de frente, la pérdida de altura y otras situaciones emergentes del problema, no obstante aterrizaron sin más novedades en Los Cerrillos, donde se procedió a reparar el motor. Como si esta última emergencia no alcanzara para templar los ánimos, en el último vuelo del 508 rastreando los restos del Fairchild, el que se realizó en la tarde 21 de diciembre, se producen en plena cordillera contraexplosiones y largas lenguas de fuego en el motor derecho, No. 2 lo que decide a la tripulación a ponerlo «en bandera» y, te-

niendo en cuenta la experiencia anterior, tomar la determinación de salir hacia la Argentina con viento de cola, comunicándoles la torre de control de Mendoza que ese aeropuerto en ese momento estaba con cúmulus nimbus y poca visibilidad por lo cual se dirigieron a Malargüe, donde el operador de la radio le avisó que las pistas de dicho aeródromo estaban en reparación y que solo le quedaban seiscientos metros operables; finalmente se resolvieron por San Rafael, donde aterrizaron sin novedad, luego de una hora cincuenta y dos minutos de vuelo con un solo motor. En la noche, cuando todos los tripulantes y pasajeros estaban cenando en un restaurante, un periodista en forma reservada se apersonó al May. Terra y le dio la noticia de la aparición de los sobrevivientes del accidente del Faichild, luego del episodio en que llegan caminando sus pasajeros, Sres. Fernando Parrado y Rafael Canessa.

El accidentado vuelo del FAU 508 y la solución del problema de la búsqueda del 571 fueron coincidentes. Como se pudo colegir luego de analizar los datos que proyectaron los dos sobrevivientes, se determinó que el FAU 571 se encontraba detrás del volcán Tinguiririca en el lado argentino de la cordillera a diez kilómetros del arroyo Las Lágrimas y la búsqueda se había realizado siempre en el lado chileno.

Se envió para el FAU 508 otro motor y los mecánicos para cambiarlo desde Carrasco, en el C-47 FAU 519. Cuando quedó pronto partió para Mendoza y de allí a Santiago, regresando el 24 de diciembre a Carrasco sin mayores novedades.

El rescate de los sobrevivientes lo realizó la Fuerza Aérea Chilena por medio de helicópteros. Desde Montevideo la Fuerza Aérea envió el FH-227 FAU 570 para colaborar en el traslado de las víctimas.

La tripulación de la Fuerza Aérea pereció en el accidente o poco después por las circunstancias; de los pasajeros, como es sabido sobrevivieron dieciséis de los cuarenta que subieron en Montevideo.

1972

El estudio que realizara la Dirección de Seguridad de Vuelo, que en esa época dirigía el Cnel.(PAM) Luis A. Charquero, determinó que la causa principal fue el factor humano, atribuyéndolo a un error de navegación en el cálculo del tiempo de vuelo en el tramo Malargüe - Curicó, con una probable causa contribuyente imputable al factor medio ambiente, por influencia del campo magnético que pudieron originar marcaciones e indicaciones erróneas en los instrumentos de radio ayuda, los cuales convencieron al piloto, que se encontraba en Curicó.

El Dr. Eduardo D. Gaggero Abogado Asesor Letrado de la Fuerza Aérea

El Dr. Eduardo D. Gaggero inició su vinculación con la Fuerza Aérea como docente en la Escuela Militar de Aeronáutica durante el año 1967, ampliando ese nexo tiempo después, al dictar clases también en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.

Inició sus tareas como único Abogado Asesor Letrado de la Fuerza Aérea a partir del 1ro. de diciembre de 1972, no obstante haber sido requeridos sus servicios como Consultor Jurídico con anterioridad. Se desempeñó en aquel cargo hasta la creación de la Asesoría Letrada, de la cual pasó a ser su Jefe desde el momento de su creación.

Adquisición de un inmueble para el T.A.M.U.

Vista la numerosa concurrencia de personas para la realización de trámites ante el TAMU (Transporte Aéreo Militar Uruguayo), cuyas oficinas estaban ubicadas en el Comando General de la Fuerza Aérea y este en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, lo cual era incómodo y complicaba la actividad militar del Aeródromo, se decidió adquirir un inmueble situado en la calle Colonia 959 para esos fines, lo que fue autorizado por el Poder Ejecutivo con fecha 5 de diciembre, escriturándose a nombre del Estado, interviniendo un Oficial Superior del Ministerio de Defensa Nacional en el acto.

Algunos aspectos de la lucha antisubversiva de la Fuerza Aérea durante 1972

En 1972 gran parte del quehacer de la institución fue dedicado a la lucha antisubversiva que continuó trastornando su rutina operacional. Todas las actividades de la Fuerza Aérea se vieron afectadas por los servicios extraordinarios que se tuvieron que cumplir con el fin de contribuir a la derrota de los grupos sediciosos.

A raíz del esfuerzo que sostuvo la Fuerza Aérea, fue necesario reorganizar varias de sus reparticiones, en mayor índice las relacionadas directamente con la lucha antisubversiva y otras que aunque en apariencia no tenían vinculación, en realidad sí la tenían. En las primeras algunas transformaciones fueron realmente dramáticas, alterando totalmente ciertas dependencias de la entidad que se dispusieron para la lucha convirtiéndolas en una suerte de organismo policial, teniendo que realizar patrullajes, vigilancias, custodias, seguimientos, allanamientos, detenciones, interrogatorios, operativos varios, persecusión de vehículos con medios aéreos y terrestres, participación en encuentros armados en Montevideo y en el interior, algunos con el apoyo de helicópteros, etc., etc. Entre las segundas igualmente la Fuerza Aérea tuvo que ir acompasando su estructura burocrática a los requerimientos de lo necesario para sortear esos momentos, como por ejemplo fue la reorganización de las secciones de compras de material y equipo, dado el volumen que adquirieron; de la misma forma hubo que efectuar ciertas transformaciones en la infraestructura de las unidades para aposentar el nuevo personal que fue ingresando al haber aumentado el número de efectivos, además fue inevitable tener que erigir alojamientos para las personas que estaban detenidas antes de ser procesadas, por lo cual, por ejemplo en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza se levantó un pequeño cuerpo de cárcel dotado de varias celdas, con un baño completo y dos garitas de vigilancia; al haberse edificado una nueva torre de control sobre el ala oeste del edificio del Comando General, en el Aeródromo Cap. Boiso Lanza, se aprovechó el primer piso

del antiguo inmueble de la torre de control y se construyó en su lugar celdas y un baño completo; en otro orden de cosas, las transformaciones llegaron hasta en las aeronaves en uso, como muestra: a los helicópteros UH-1H se les adaptó un afuste para colocar una ametralladora «punto cincuenta» por técnicos de la Fuerza Aérea.

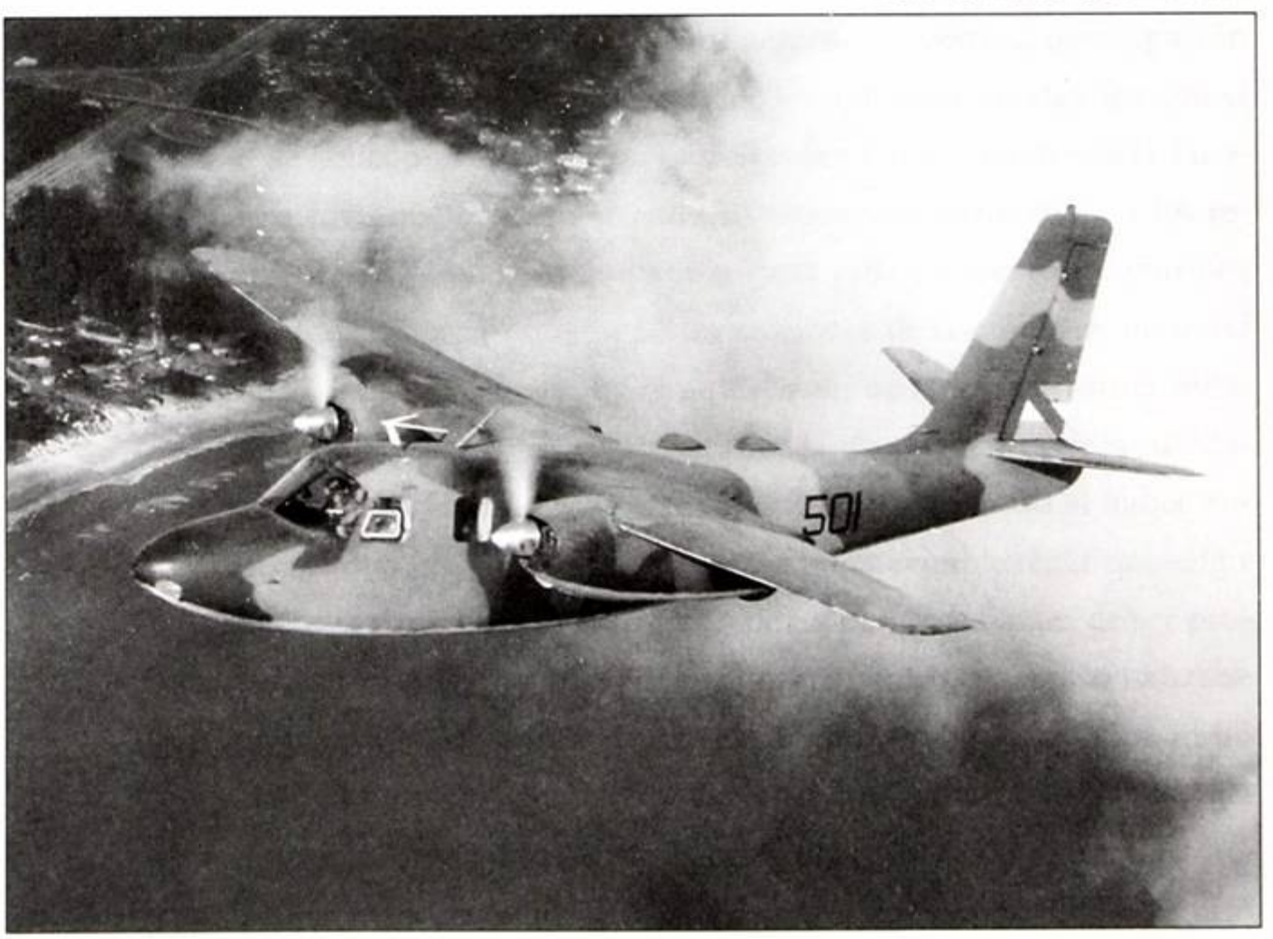
Lo que significó un trauma para la institución, fue haber detectado un grupo conformado por personal de oficiales y tropa de tendencias politizantes, que pretendió intervenir en la actividad y postura del organismo sin lograrlo, pues fue desbaratado y desarticulado.

Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1972

En este año se alcanzaron a volar 15.570 horas, manteniéndose el entrenamiento no obstante haber disminuido su número con respecto al año anterior. Buena parte de esas horas fueron efectuadas de acuerdo al convenio PLUNA- TAMU, con aviones C-47, F-27 y FH- 227.

Gral. (PAM) Cesáreo L. Berisso. Una de sus últimas fotografías

Aero Comander 680 FAU 501



Cessna 310 matrícula CX-ARA foto tomada en Wichita, Kansas EE.UU. en 1957; en julio de 1972 pasó a formar parte de la Fuerza Aérea con la matrícula FAU 502, tipo de avión U-3A.

Hagesrstow, Maryland, EE.UU. agosto de 1971. Fábrica Fairchild, entrega de los FH-227 FAU 570 y 571. De izquierda a derecha: Instructor de vuelo de la Fábrica, Cnel. (PAM) Wilder Jackson, Tte. Cnel. (PAM) Julio Ferradás, Tte. Cnel. (PAM) Aldo Bustamante, Tte. 1° (PAM) Ramón M. Suárez, Cap. (PAM) Oscar Vilche, May. (PAM) José Mella, S/O (TE) Emilio Rau, Sgto. (TE) Agustín Sena, Cabo 1° (TE) Nery Pereira, Tte. 1° (NDR) Héctor E. de los Santos, Cbo. 1° (TE) Walter Ramos, Cap. (PAM) Abelardo Ríos y piloto instructor de vuelo de la fábrica.

Formación de CESSNA T-41 D sobrevolando la Escuela Militar de Aeronáutica

Mendoza R.A., 13 de octubre de 1972. El Cnel. (Av.) Julio Ferradás al frente del Fairchild FH-227 FAU 571, antes de partir hacia Santiago de Chile, donde nunca llegó

Capítulo Decimoprimero

La Fuerza Aérea en el gobierno cívico-militar

1973-1977

Edificio de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo

1973

Por resolución del Poder Ejecutivo Nº 46.286 del 6 de febrero de 1973, el Comando General de la Fuerza Aérea fue autorizado a adjudicar a la firma COMELSA, la construcción de las obras del edificio sede de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, en el predio que originalmente se iba a levantar la Escuela Técnica de Aeronáutica, dentro del Aeródromo Militar «Cap. Juan Manuel Boiso Lanza», sobre la Avda. San Martín.

La Fuerza Aérea y los hechos de febrero de 1973

La Fuerza Aérea, como parte de las Fuerza Armadas, se vio involucrada en una serie de acontecimientos originados por una carta que difundió el 1º de febrero el Senador de la República Amílcar Vasconcellos, en la cual, según entendieron sus mandos, se las atacaba y se les imputaba el propósito de desplazar las instituciones.

A raíz de los sucesos que se engendraron por este hecho, el Comando General de la Fuerza Aérea tomó la decisión junto al Comando General del Ejército, de emitir un comunicado el día 7 de febrero, desvirtuando los agravios inferidos a las Fuerzas Armadas y completando la respuesta que había dado el Presidente de la República, Sr. Juan María Bordaberry a dicha carta, el día 2 de febrero.

El Presidente de la República, el mismo 7 de febrero sustituyó al Ministro de Defensa Nacional Dr. Armando Malet, designando en su lugar al Gral. (R.) Antonio Francese.

Los Comandos generales de la Fuerza Aérea y del Ejército desconocieron las ordenes del nuevo Ministro y dieron a conocer un comunicado en el cual se explicaba a la ciudadanía los fundamentos de esa actitud y sugerían al Sr. Presidente de la República la conveniencia de su relevo. El Ministro Gral. Francese renunció a su cargo en ese día 7 de febrero, renuncia que no fue aceptada por el Presidente de la República, quien a las 22 y 30 del día siguiente, acompañado por dicho Ministro, dirigió un llamado al pueblo desde los balcones de la Casa de Gobierno (Palacio Estévez), transmitido por la cadena de radio y televisión, con el objeto de «defender las instituciones» y anunció la permanencia en su cargo del Ministro Gral. Francese.

El 9 de febrero a las 22 y 30 horas los Comandos de la Fuerza Aérea y Ejército, emitieron el comunicado N° 4/73 en el cual definían su posición ante la crisis planteada, el que se complementó con el N° 7/73 que fue emitido el 10 de febrero.

El 11 de febrero los mandos militares de la Fuerza Aérea y del Ejército, transmitieron al Sr. Presidente de la República un memorándum relativo a las aspiraciones inmediatas de las Fuerzas Armadas para distender la crisis, el que fue estudiado y aprobado en general el 12 de febrero.

Estos momentos críticos que se vivieron en el país, finalizaron el 13 de febrero al haberse aprobado el acuerdo, en una reunión que efectuaron el Presidente de la República y los mandos militares, realizada en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea, sita en el Aeródromo Militar «Cap. Juan Manuel Boiso Lanza».

Dicha situación mantuvo en vilo a toda la Fuerza Aérea, habiendo sido acuartelados todos sus integrantes mientras se desarrollaron los acontecimientos.

A solicitud del autor, un testigo presencial relata de la siguiente manera los importantes eventos que se suscitaron el día 8 de febrero de 1973, en el Comando General de la Fuerza Aérea.

1973

1973

Los acontecimientos que sucedieron en el país durante 1973 no fueron otra cosa que una serie de hechos que se produjeron en cadena desde la década del 60.

El decreto 506/71 de fecha 9 de setiembre de 1971 por el que se encomendó a los Mandos Militares del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea la conducción de la lucha antisubversiva, con la cooperación de la Policía; el Decreto 672/71 de fecha 16 de diciembre de 1971, creando la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas y el Estado Mayor Conjunto; la anuencia, otorgada por el Poder Legislativo el 15 de abril de 1972, para suspender por 30 días las garantías individuales a los efectos del artículo 31 de la Constitución y para decretar el estado de guerra interno por igual término, a fin de combatir la subversión y al sólo efecto del artículo 253 de la Constitución; el Decreto de igual fecha, (15 de abril de 1972) suspendiendo las garantías individuales y estableciendo el estado de guerra interno para reprimir la acción de individuos o grupos que implicaran traición o conspiración contra la Patria, la que fue prorrogada hasta el 22 de julio por decreto del Poder Ejecutivo luego de la anuencia dada por el Poder Legislativo con fecha 30 de junio; la aprobación de la Ley 14.068 sobre seguridad interior del Estado, que modifica el Código Penal Militar, el Código Penal Ordinario, la Ley de Imprenta y aprueba otras disposiciones; la prórroga dada al Poder Ejecutivo por el Poder Legislativo con fecha 30 de noviembre de 1972; las denuncias que realizó el Sr. Senador Dr. Amílcar Vasconcellos el 29 de noviembre de 1972 en la Asamblea General, atribuyendo a las Fuerzas Armadas un plan "para enfrentar progresivamente al Poder Político" y para " desprestigiar a los actores políticos"; y muchos hechos mas derivados todos de la lucha contra la subversión que sería muy largo enumerar, fueron haciendo que, legalmente, las Fuerzas Armadas y por lo tanto la Fuerza Aérea se fueran involucrando cada día mas en los asuntos del Estado.

El detonante de esa tensa situación, lo provocó una carta, fechada el 1 de febrero, en la que el Senador Dr. Amílcar Vasconcellos atacó

a las Fuerzas Armadas y les imputó el propósito de desplazar las instituciones.

El día 2 de febrero el Sr. Presidente de la República, Don Juan María Bordaberry replicó a las acusaciones hechas por el Senador Vasconcellos, desautorizando la versión en ella difundida.

El 6 de febrero los Comandantes en Jefe del Ejército, Armada y Fuerza Aérea, los generales, almirantes y brigadieres en actividad, se reunieron con el Sr. Presidente de la República y el Ministro de Defensa Nacional y le expusieron al Sr. Presidente que la respuesta que él había dado al Sr. Senador Vasconcellos, no levantaban totalmente los agravios inferidos a las Fuerzas Armadas, por lo que los Comandos Generales de las Fuerzas Armadas emitirían un comunicado complementario al del Sr. Presidente y en el que expondrían sus propias opiniones.

El 7 de febrero los Comandos del Ejército y la Fuerza Aérea emiten el comunicado al que se hace referencia "ut supra", sin que la Armada lo suscribiera por discrepar con lo expresado en el mismo.

Ese mismo día el Sr. Presidente de la República cesó en el cargo de Ministro de Defensa Nacional al Dr. Armando Malet y designó para sustituirlo al Sr. Gral. Antonio Francese.

El Gral. Francese convocó a su despacho a los señores Comandantes en Jefe del Ejército, Gral. César Martínez y de la Fuerza Aérea, Brig. José Pérez Caldas, a los que les solicitó presentaran su renuncia y su pase a siuación de retiro.

El 8 de febrero, alrededor de la 11.00 H, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brig. Pérez Caldas convocó a todos los coroneles que estuvieran en la guarnición, no haciendo lo mismo con aquellos que estuvieran en uso de licencia.

En dicha oportunidad, en la que lo acompañaba el Jefe del Estado Mayor General, Brig. Dante Paladini, el Brig. Pérez Caldas relató pormenorizadamente todos los acontecimientos que se habían ido produciendo durante las jornadas anteriores, para culminar expresando que, al terminar esa reunión, se trasladaría al Ministerio de Defensa

Nacional para hacer efectiva su renuncia y su pase a retiro, como se lo había solicitado el Sr. Ministro.

En ese momento, un coronel, que no puedo precisar el nombre, le preguntó al Sr. Comandante: "¿qué pasaría si no firmara su solicitud de retiro?". Esa pregunta dio motivo a que se estableciera una serie de cambios de opinión, determinándose en concreto aconsejar al Sr. Comandante en Jefe que no firmara su solicitud de retiro y que así se lo hiciera saber al Sr. Ministro.

Antes de tomar su decisión, el Comandante en Jefe, estimó oportuno llamar al Gral. César Martínez, que se encontraba en la misma situación que él, para comentarle el planteo que los Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea le habían realizado y para expresarle que si él, el Gral. Martínez, estaba de acuerdo con ese planteamiento podrían efectuarlo ambos ante el Sr. Ministro. El Señor General le expresó al Sr. Brigadier Pérez Caldas, que ya era tarde pues él ya había solicitado la renuncia y su pase a situación de retiro.

Ante este hecho, los Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea, le manifestaron a su Comandante en Jefe, que esta coyuntura no era un impedemento, para que él mantuviera su posición de no firmar su retiro voluntario.

Así lo entendió el Sr. Brigadier Pérez Caldas, comunicándose entonces telefónicamente con el Sr. Ministro de Defensa Nacional, el que se encontraba en su domicilio almorzando. Al requerirle una entrevista urgente, el Sr. Ministro lo invitó a que fuera a su casa, cosa que el Sr. Comandante en Jefe hizo, dándose por terminada la reunión con los Oficiales Superiores.

El resto de los acontecimientos de febrero de 1973, en los que la Fuerza Aérea tuvo una importante participación, están detallados en los TOMOS I Y II del libro "LAS FUERZAS ARMADAS AL PUEBLO ORIENTAL".

Adjudicación de trabajos para importantes construcciones en la Escuela Militar de Aeronáutica

El Comando General de la Fuerza Aérea fue autorizado por el Poder Ejecutivo, de acuerdo al llamado a licitación correspondiente, a adjudicar los trabajos para la construcción en la Escuela Militar de Aeronáutica de un pabellón comedor y casino de oficiales; así como también un pabellón dormitorio.

Dichas obras se comenzaron el febrero de 1973.

Fue designado Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos el Brig. José P. Jaume

El 7 de marzo de 1971 el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 46.371 designó Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos al Brig. José P. Jaume, tomando posesión de dicho cargo inmediatamente.

Conmemoración del Día de la Fuerza Aérea

En la mañana del 17 de marzo se conmemoró el «Día de la Fuerza Aérea» ante el monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria», en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea, con una serie de actos que tuvieron como motivo principal no solo recordar la fundación de la Aviación Militar, sino igualmente, testimoniar el reconocimiento de la institución a la Fuerza Aérea de Chile, tanto por su apoyo y actitud ante el accidente del avión Fairchild FH-227 FAU571 de octubre de 1972, como por la capacitación profesional brindada en los albores de la aviación a dos de nuestros precursores, los Ttes. 1° Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva.

Especialmente invitada se hizo presente una delegación compuesta por el General Gustavo Leigh Guzmán, el Cnel. (R.) Víctor Contreras (pionero de la aviación), los Comandantes de Escuadrilla Jorge Massa Amijo y Carlos García Monasterio, el Capitán de Bandada Dr. Eduardo Sánchez, y del Jefe de Grupo del Cuerpo de Socorro Andino Sr. Sergio Díaz.

La ceremonia se desarrolló de la siguiente manera: luego de la ejecución del Himno Nacional, colocaron una ofrenda floral al pie del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria», el Sr. Presidente de la República Juan María Bordaberry y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Brig. José Pérez Caldas. Inmediatamente después se hizo entrega de brevets de la Fuerza Aérea y diplomas Honoris Causa, a los integrantes de la Fuerza Aérea de Chile, además se puso en manos del Sr. Sergio Díaz una réplica del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria» para el Cuerpo de Socorro Andino de Chile. Acto seguido hizo uso de la palabra el Cnel. (PAM) Carlos P. Pache con un discurso alusivo a la fecha.

Finalizaron estos actos con un desfile y luego se sirvió un vino de honor en la planta alta del edificio de comando.

Se autoriza la compra de un Fairchild FH -227

El Poder Ejecutivo autorizó al Ministerio de Defensa Nacional a adquirir en la firma Fairchild Ind. Sales Corp. de los Estados Unidos, una aeronave FH-227 en la cantidad de U$S 1:350.000, en sustitución de la perdida en el accidente de la cordillera, mediante el crédito del seguro de la siniestrada.

Los aviones Beechcraft U-8 pasaron a la Escuela Militar de Aeronáutica

Los aviones Beechcraft U-8 FAU540 y 541 que estaban asignados al Grupo de Aviación N°4 (Transporte), pasaron a formar parte de la dotación del material de vuelo de la Escuela Militar de Aeronáutica «en comisión», vistas las circunstanciales dificultades del citado Grupo para brindar su mantenimiento.

Se crea el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento

Gestionado por el Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo con fecha 27 de marzo creó el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento, de acuerdo al Artículo 25 de la Convención de Aviación

Civil Internacional, suscrito en Chicago, Estados Unidos, el 7 diciembre de 1944 (OACI); a la Ley de creación de la Fuerza Aérea No. 12.070 del 4 de diciembre de 1953, que asigna a nuestra institución la responsabilidad de asegurar el cumplimiento de las medidas de Policía del Aire en todo el espacio comprendido dentro de la jurisdicción nacional, debiendo por lo tanto realizar la coordinación necesaria para cubrir los servicios de búsqueda y salvamento; y el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento entre los Estados Americanos, aprobado por Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 14 de setiembre de 1971.

El 8 de mayo se integró una Comisión en la Fuerza Aérea para realizar un Proyecto de Reglamento de Organización y Funcionamiento de dicho centro, con los siguientes miembros: Cnel. (PAM) Wilder Jackson, Cnel. (PAM) Roberto F. Meyer, Cnel. (PAM) Virginio Vega, May. (PAM) Angel Hernández y May. (PAM) Esteban Casariego.

Se instituyó la Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN)

Por Decreto No.295/973 del 10 de abril, de acuerdo a lo solicitado por la Comisión Nacional de Aeropuertos, se sustituyó su organización y denominación por la de Dirección General de Aeropuertos Nacionales, con la totalidad de los elementos de infraestructura, material, personal, rubros y recaudaciones de la anterior entidad, la cual se puso bajo el mando de un Director General, cargo que se desempeñaba en principio por un Brigadier o en su defecto por un Cnel. (PAM), dependiendo directamente del Ministerio de Defensa Nacional.

A dicho organismo le competía la construcción, mantenimiento, operación y administración de todos los aeródromos y sistemas que constituían la infraestructura aérea nacional, con la única excepción de los que se encontraban comprendidos dentro de la jurisdicción de la Fuerza Aérea y Armada Nacional.

En ese mismo día el Poder Ejecutivo designó Director General de Aeropuertos Nacionales al Brig. José P. Jaume, quien ostentaba el cargo de Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos.

Creación del Club de Sub Oficiales de la Fuerza Aérea

De acuerdo a diferentes gestiones que se desarrollaron en las unidades de la Fuerza Aérea para la creación de un Club de Sub Oficiales, de carácter exclusivo para los Clases de la Fuerza Aérea, el Comandante en Jefe resolvió constituir una Comisión Especial con fecha 8 de mayo, integrada por el Sub Oficial Mayor (TE) Pedro Alvarez, el Sub Oficial Mayor (PAM) José Estela, y los Sgtos.1ros. (TE) Honorio Hernández, Antonio Olivera Sanjurjo, Venancio Rey y Marcelo Olguín, con el fin de desempeñar las funciones de dirección y administración, redactar los estatutos correspondientes, etc.

Su primer sede fue el ex Hotel del Prado, cedido por la Intendencia Municipal de Montevideo honorariamente, la que fue ocupada en ese mismo año, el 18 de diciembre.

Nombramiento de Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea en Organismos y Entes Autónomos

El Poder Ejecutivo creyó oportuno designar en Organismos y Entes Autónomos a Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea, de acuerdo al siguiente orden:

En la Dirección Nacional de Correos, como Director Nacional al Cnel. (PAM) Jorge Borad, a partir del 31 de mayo; y el 31 de julio se designó Asesor del Director Nacional al Cnel. (PAM) Arancibio D. Amado.

En la Administración Nacional de Puertos, como Miembro del Directorio Interventor en calidad de Vocal al Cnel. (PAM) Dewar Viña, a partir del 1ro. de junio.

En PLUNA como Director General Interventor, al Cnel. (PAM) Manuel E. Buadas, quien se hizo cargo de este Ente a partir del 4 de abril, al haber solicitado en esa fecha el Poder Ejecutivo la venia correspondiente al Parlamento para tal cargo. A su vez el 27 de mayo se designaron como asesores del Director General Interventor a los Cneles. (PAM) Héctor Calafí y Ruben Acosta y el 27 de junio al Cap. (PAM) Walter C. Vives.

La Disolución de las Cámaras

El 28 de junio el Poder Ejecutivo disolvió la Cámara de Senadores y la Cámara de Representantes y a la vez creó un Consejo de Estado con funciones legislativas.

Esta decisión que tomó el Poder Ejecutivo contó con el respaldo de los Ministerios de Defensa Nacional y del Interior, facultándose a las Fuerzas Armadas y Policiales a adoptar las medidas necesarias para asegurar la prestación ininterrumpida de los servicios públicos esenciales.

Las diferentes organizaciones gremiales y estudiantiles que actuaban en las ciudades del país, se declararon en conflicto ante esta medida, paralizando sus tareas y estudios durante unos días, reintegrándose poco a poco a la normalidad.

En toda esta situación intervino la Fuerza Aérea, apoyando las medidas del Poder Ejecutivo para ordenar el país.

Se adquiere un helicóptero UH-1H

En el correr del año 1973 se adquirió en los Estados Unidos, con Crédito F.M.S. (1971), un helicóptero Bell modelo UH-1H.

Dicho aparato llegó el 16 de julio. A los efectos de la recepción y firma de los documentos oficiales de entrega, se nombró el 27 de junio una Comisión Técnica con tal objeto, la cual estuvo integrada por: el Tte. Cnel. (PAM) Alain F. Alonzo, el May. (TE) Guillermo Ferreiro, el May. (PAM) Esteban Casariego, el Cabo 1a. (TE) Carlos M. González, el Sdo.1a. Bolívar Márquez y el Sdo. 1a. (TE) Eduardo Oroná.

El 23 de julio se le dio de alta, asignándolo al Grupo de Aviación Nº 5 (Búsqueda y Rescate), de acuerdo a estas especificaciones:

Helicóptero Bell UH-1H-BF Nº de Serie 72-21511 matrícula FAU052

Reglamentación del Artículo 108 de la Ley Nº 14.106

En el Artículo 108 de la Ley Presupuestal Nº 14.106, se especificaba que los Oficiales del Escalafón «C» Técnico Especialista de la Fuerza Aérea Militar, pasarían a integrar su Cuerpo Terrestre.

Su reglamentación salió publicada en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea Nº 1534 de fecha 30 de julio de 1973.

Comisión Mixta del Palmar (COMIPAL)

En mayo de 1973 se instituyó la Comisión Mixta de la Represa del Palmar (COMIPAL) sobre el Río Negro.

El 30 de julio salió en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea Nº1534, el nombramiento por el Poder Ejecutivo, como Vocal de dicha Comisión, del Cnel. (PAM) José M. Mazzetti.

Recepción en los Estados Unidos y traslado hacia Uruguay del avión Fairchild FH- 227 FAU 572

Con el fin de recepcionar y trasladar en vuelo el avión Fairchild FH-227D adquirido en la fábrica Fairchild de Hagerstown, Estado de Maryland, Estados Unidos, por medio del seguro del aparato perdido en la Cordillera de Los Andes en octubre de 1972, se nombró un Agrupamiento Especial, el cual estaba conformado por dos diferentes grupos, cuyo Jefe de Misión era el Cnel. (PAM) Hebert R. Pampillón: el primero, que se trasladó a los Estados Unidos un mes antes del vuelo «ferry» a los efectos de recepcionar y realizar cursos de mantenimiento del avión en su fábrica, la integraron el Cap. (PAM) Erich E. Buhl, el

Cap. (TE) Ismael G. Green, el Cabo de 1a. (TE) Luz del Mar Rodríguez, Cabo de 1a. Julio Pereira y el Sdo. 1a. Victor Borad; el segundo que fue a los Estados Unidos pocos días antes del vuelo «ferry», lo conformaba la tripulación del avión, con el Cnel. (PAM) Luis E. Revello como Comandante de la aeronave, el Tte.1° (PAM) Adolfo Y. Pereira como Piloto, el Cadete de 3° año de la Escuela Militar de Aeronáutica Fernando A. Figueroa como tripulante extra y el Sgto. (TE) Arol Sánchez como Mecánico.

La tripulación efectuó tres vuelos locales de prueba sobre el aeródromo y fuera de él, acompañados por un piloto de la fábrica, los días 31 de julio, 2 y 3 de agosto. Con el aparato en condiciones, se cargó con repuestos y partes que había adquirido la Fuerza Aérea y el 7 de agosto se comenzó el vuelo «ferry», viniendo de pasajeros todos los integrantes del Agrupamiento Especial.

Partieron temprano ese 7 de agosto, haciendo en el día Hagerstown, Maxwell y Corpus Christi en los Estados Unidos y luego Veracruz en México donde pernoctaron. Al otro día 8 de agosto volaron hasta Panamá quedándose hasta el 10. De allí se dirigieron a Guayaquil en Ecuador y continuaron hasta Lima en Perú. El 11 partieron hacia Santiago de Chile, haciendo escala técnica en Antofagasta. Y el 12 hicieron la ruta directa a Carrasco desde esa capital, arribando sin novedades.

El 13 de setiembre se dio de alta en la Fuerza Aérea, asignándolo al Grupo de Aviación N°4 (Transporte).

Avión FH-227D número de fabricante 574, matricula FAU 572.

1973

Número de efectivos del personal subalterno (PAM), (TE) y (SG) de la Fuerza Aérea al 25 de setiembre de 1973

1973

De acuerdo a los efectivos que tenía asignados la Fuerza Aérea, por la Ley de Presupuesto y modificaciones introducidas por las Leyes: 13.032, 13.320 y 13.640, las plazas de su personal subalterno se distribuían de la siguiente manera:

3	Pilotos Aviadores Militares (PAM)
1186	Técnicos Especialistas (TE)
1876	Servicios Generales (SG)

Se establece una Doctrina Nacional en materia de Política Aeronáutica

El Poder Ejecutivo el 26 de setiembre, a propuesta de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, por medio del Decreto N° 808 publicado en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 6720, declaró de necesidad pública el desarrollo coordinado e integrado del Potencial Aéreo Nacional mediante dieciséis artículos que conforman dicho Decreto, en los cuales se establece una Doctrina Nacional en materia de Política Aeronáutica, la que será fijada por el Poder Ejecutivo, a propuesta de la Fuerza Aérea.

El Tte.Cnel. (P.A.M.) Raúl V. Sampedro Director de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores

Por Resolución del Poder Ejecutivo, el Tte.Cnel. (P.A.M.) Raúl Sampedro fue designado a partir del 1° de diciembre de 1973, Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Promoción "Gral. (PAM) Esteban Cristi"

El 21 de diciembre reciben los despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Promoción "Gral. (PAM) Esteban Cristi" de la Escuela Militar de Aeronáutica, la cual lleva ese denominativo en ho-

nor de quién fuera uno de los cuatro fundadores de la Escuela Militar de Aviación en 1916, según el siguiente orden:

Pilotos Aviadores Militares

Alf. (PAM)	Fernando A. Figueroa
Alf. (PAM)	Jorge G. Sangenis
Alf. (PAM)	José R. Bonilla
Alf. (PAM)	Francisco S. Alonso
Alf. (PAM)	Jorge D. Vicente
Alf. (PAM)	Renato Fratta
Alf. (PAM)	Arnoldo G. Ihlenfeld
Alf. (PAM)	Ariel M. Alvarez
Alf. (PAM)	Rafael L. Blanco
Alf. (PAM)	Ernesto I. Martínez

Navegantes Diversos Roles

Alf. (NDR)	Arturo Guedes
Alf. (NDR)	Nebio Olivera
Alf. (NDR)	Pedro O. Barrera
Alf. (NDR)	José L. Vignoli
Alf. (NDR)	Carlos A. Eirale
Alf. (NDR)	Raúl J. Latorre
Alf. (NDR)	Gustavo J. Souto
Alf. (NDR)	Mario S. Musto
Alf. (NDR)	Alberto G. Bolato

El Poder Ejecutivo encomendó a la Fuerza Aérea la reestructuración del Ente Autónomo PLUNA

El 19 de diciembre salió publicado en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1551, lo establecido en el Decreto del Poder Ejecutivo N°900/73 de fecha 24 de octubre de 1973, en el cual se encomendó a la Fuerza Aérea la tarea de reestructurar orgánica y funcionalmente al Ente Autónomo PLUNA.

Allí aparecen los resultados y considerando que llevaron al Poder Ejecutivo a dictar dicho Decreto, por el que el Comandante en Jefe

1973

de la Fuerza Aérea resolvió por esta Orden que se reestructurase a PLUNA, brindándole el apoyo necesario en recursos materiales y humanos para que superase la situación de emergencia que padecía.

Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1973

El número de horas voladas por la institución en 1973 fue de 19.464, aumentándose con respecto al año anterior en más de un 24,5%

Los aviones Fokker F-27 y Fairchild FH-227 dando servicios en rutas internacionales de PLUNA

A partir del 16 de diciembre de 1973 los aviones Fokker y Fairchild de la Fuerza Aérea comenzaron a volar para PLUNA en las rutas del Río de la Plata (Montevideo- Buenos Aires- Montevideo y Buenos Aires- Punta del Este-Buenos Aires) y desde el 15 de enero de 1974, igualmente comenzaron a dar servicios en el itinerario Montevideo - Asunción del Paraguay- Montevideo.

De la misma manera se continuó con el convenio PLUNA-TAMU, sirviendo al interior del país en los recorridos que anteriormente hacía PLUNA, usándose los aviones C-47, F-27 y FH-227.

1974

Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales de la Fuerza Aérea en destinos fuera del ámbito de la institución

Como consecuencia de los cambios ocurridos en el país a raíz de los hechos de junio 1973, en los cuales las Fuerzas Armadas se vieron implicadas en apoyo del Poder Ejecutivo, a medida que pasaba el tiempo, se fueron nombrando miembros de la Fuerza Aérea en funciones directrices o de asesoramiento en varios Entes Autónomos y otros organis-

mos del Estado, cuando las necesidades o la decisión del Poder Ejecutivo así lo imponía.

Destinos de Oficiales Superiores y Jefe en PLUNA

De acuerdo a la propuesta formulada por el Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo resolvió el 22 de enero designar para prestar servicios en el Ente Autónomo PLUNA a los siguientes Oficiales Superiores y Jefe que se detallan: como Director General al Cnel. (PAM) Manuel E. Buadas, como Director Ejecutivo para Administración y Comercial al Cnel. (PAM) Eugenio Sclavo, como Director Ejecutivo para Planes y Operaciones al Cnel. (PAM) Ruben Acosta y como Director Ejecutivo para Material al Tte.Cnel. (PAM) Carlos A. Berrutti.

Destino de un Jefe en la Dirección de Meteorología del Uruguay

A propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo resolvió el 22 de enero designar para prestar servicios en la Dirección de Meteorología del Uruguay con fecha 27 de octubre de 1973, al Mayor (NDR) Carlos A. Grezzi.

El Club de la Fuerza Aérea adquiere su sede balnearia

Ante una gestión planteada por el Comando General de la Fuerza Aérea a los efectos de que se autorizara al Club de la Fuerza Aérea a disponer de una partida de setenta millones de pesos para adquirir el inmueble que hoy es su sede balnearia, el cual está situada en la 5° Sección Judicial del Departamento de Maldonado, señalado con el Padrón N° 2.780 y era propiedad del Sr. Isaac Johai Toros; el Poder Ejecutivo el 29 de enero resolvió ordenar librar y autorizar órdenes de pago por dicha cantidad, con el fin citado.

Se adjudican las obras del Aeropuerto de Alternativa en Durazno

1974

El Poder Ejecutivo autorizó con fecha 31 de enero a la Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN), a adjudicar al Consorcio «Santa Bernardina», de acuerdo con el resultado del llamado a licitación pública, realizado al efecto, la ejecución de las obras de ingeniería a efectuarse en el denominado Aeropuerto Internacional de Alternativa de Santa Bernardina, situado en el predio de la Brigada Aérea II, donde está emplazado el Aeródromo Militar "Tte.2° Mario Walter Parallada" (su verdadero y único nombre desde 1939).

El Brigadier José Pérez Caldas asciende a Brigadier General

De acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 147 de la Ley N° 14.157 (Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas), por la cual el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea debía ostentar la jerarquía de Brigadier General, el Poder Ejecutivo ascendió con fecha 21 de febrero de 1974 al Brig. José Pérez Caldas al grado de Brigadier General.

El Brig. Gral. Dante Paladini Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Al cumplirse cuatro años de haber accedido al cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el Brig. Gral. José Pérez Caldas se vió obligado a abandonarlo, dando cumplimiento a una disposición legal de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

El 5 de marzo con fecha 6 de marzo, en su lugar fue designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea el Brig. Dante Paladini, por la Resolución del Poder Ejecutivo N° 47.730; confiriéndosele en ese mismo día el grado de Brig. General por la Resolución N° 47.731 del Poder Ejecutivo.

La ceremonia de transmisión del mando tuvo lugar el día 7 de marzo a las 18 y 15 horas, en la sede del Comando General, dándole

posesión de su cargo el Ministro de Defensa Nacional Dr. Walter Ravenna.

El Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan es designado Jefe del Estado Mayor General

A propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 47.754 del 8 de marzo, designó Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea al Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan.

Día de la Fuerza Aérea

Con una sencilla ceremonia, el 17 de marzo se recordó en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea el nacimiento de la Aviación Militar. En el acto se contó con la presencia del Presidente de la República Sr. Juan María Bordaberry quien, acompañado por el Cte. en Jefe de la Fuerza Aérea, colocaron una ofrenda floral al pie del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria». Luego de la rendición de honores correspondientes, se sirvió un vino de honor en la planta alta del edificio del Comando.

Ley N° 14.157, Orgánica de las Fuerzas Armadas

El 19 de febrero de 1974 el Consejo de Estado aprobó la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas que lleva el N° 14.157. El 21 de febrero el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a dicha Ley, la cual salió publicada en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 6.779 de fecha 26 de marzo de 1974.

Entre otras cosas importantes, en esta Ley por primera vez en su Título III se delimita la jurisdicción territorial de las Fuerzas Armadas, figurando en el Artículo 35 la perteneciente a la Fuerza Aérea.

Se actualizan las normas de Política Aeronáutica de la República

1974

Por el Decreto N° 325/974 del 26 de abril, el Poder Ejecutivo en Consejo de Ministros, aprobó el proyecto elaborado por la Comisión Asesora de Política Aeronáutica del Comando General de la Fuerza Aérea, en el cual se actualizaron las normas de Política Aeronáutica de la República, según doce capítulos integrados por setenta y ocho artículos.

Ascienden a Brigadier los Coroneles (PAM) Raúl J. Bendahan y José D. Cardozo

Por la Resolución N° 6.846 del 14 de mayo de 1974, el Poder Ejecutivo, luego que el Consejo de Estado el 8 de mayo concediera la venia solicitada, confirmó el ascenso al grado de Brigadier a los Coroneles (PAM) Raúl J. Bendahan y José D. Cardozo.

El Brig. Bendahan egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Artillería en el año 1942; ingresó como alumno del Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aeronáutica en 1942, recibiendo su brevet de Piloto Aviador Militar en la Escuela de Aviación Militar de Campo dos Afonsos, Brasil.

El Brig. Cardozo egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Aeronáutica en 1943, terminando su aprendizaje como Piloto Aviador Militar en la Escuela de Aviación Militar de Campos dos Afonsos, Brasil.

Ambos prestaron importantes servicios durante sus carreras en la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea, alcanzando el máximo cargo de Comandantes en Jefe.

El Cnel. (PAM) Walther Machado Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores

Por Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 14 de mayo, el Cnel. (PAM) Walther Machado fue designado, a propuesta de la Junta de

Comandantes en Jefe, Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores, de acuerdo al numeral 3) inciso A) del Artículo 80 y Artículo 82 de la Ley N° 14.157 del 21 de febrero de 1974.

Se da de alta en la Fuerza Aérea un avión bimotor Piper «Apache»

El 3 de julio se dio de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, el avión bimotor Piper «Apache» con motores Lycoming de 160 HP, cuya matrícula argentina era LV-NHY, asignado por el Artículo N° 500 de la Ley N° 13.892, el cual había sido incautado por contrabando, quedando en custodia en la Fuerza Aérea.

El aparato fue matriculado FAU 503 y se destinó a la Brigada de Material y Armamento, en comisión a la DIGAN.

Designación de Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea en altos cargos de Entes Autónomos y Administración Pública

Por Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 26 de julio, fueron designados en Entes Autónomos, Miembros del Directorio Interventor los siguientes Oficiales Superiores: en ANCAP el Cnel. (PAM) Jorge A Borad, en UTE el Cnel. (PAM) Fernando J. Arbe; y como Director Nacional de Correos, el Cnel. (PAM) Arancibio D. Amado.

Nuevas Agregadurías Aeronáuticas en países amigos servidas por la Fuerza Aérea

Dos nuevas Agregadurías Aeronáuticas se sumaron en 1974 a las servidas por la Fuerza Aérea, al designar el Poder Ejecutivo el 30 de enero al Cnel. (PAM) Wilder Jackson, Agregado Aeronáutico a la Embajada del Uruguay en el Reino de España; y el 30 de julio al Cnel. (PAM) Rogelio A.S.Puig en la República de Panamá.

Insólito y desatinado episodio que protagonizó un oficial de la Escuela Militar de Aeronáutica

1974

El Tte.2do. (NDR) Hugo P. Igenes, al igual que todos sus compañeros de graduación y a semejanza de la totalidad de las promociones anteriores y posteriores desde fines de los años cincuenta, de acuerdo al programa de vuelos de la Escuela Militar de Aeronáutica, en segundo año del Curso Profesional realizó un curso de selección de vuelo en un avión Cessna T-41. El fin de dicho curso era comprobar las aptitudes para el vuelo entre los alumnos, con el objeto de escogerlos para aviadores, navegantes u otros escalafones, de conformidad a las normas de esa casa de estudios. El Tte. Igenes no aprobó el curso, razón por la cual pasó al escalafón de «Navegantes Diversos Roles» como se le denominaba en ese año de 1970.

Al graduarse de oficial junto a sus compañeros de promoción el 15 de noviembre de 1971, antes de las elecciones nacionales de ese año, fue destinado, dado la especial situación que vivía el país debido a la subversión, a la Unidad de Servicio del Aeródromo Cap. Boiso Lanza (U.S.A.C.B.L.), hoy Brigada Aérea III, y luego de las elecciones, pasó a prestar servicios en comisión a la Sub Jefatura del Estado Mayor General (Inteligencia) quizá, debido a su juventud, sin el grado de maduración necesario para tal actividad, permaneciendo en ese puesto un par de años.

Valorizando su actuación y pensando que era necesario un cambio en su trabajo, su Jefe el Cnel. (PAM) Roberto Meyer, a quien a principios de 1974 se le confió la dirección de la Escuela Militar de Aeronáutica, solicitó que el ahora Tte.2do. Igenes fuera trasladado a esa institución y continuara bajo su mando.

En esa época el Tte.Igenes había trabado conocimiento con una señorita argentina, estudiante de medicina en Buenos Aires, la que se había transformado en su novia, visitándola asiduamente en esa capital. Paralelamente cuando las circunstancias lo permitían, volaba con otros oficiales de la Escuela Militar de Aeronáutica en avión T- 41,

refrescando sus no muy firmes conocimientos de cuando era Cadete en ese tipo de aparato.

El viernes 16 de agosto de 1974 a primeras horas del día tomó una decisión insólita, extraña y desatinada, al subirse solo al T-41 FAU605 de la dotación de la E.M.A., poner en marcha su motor, carretear hacia la pista en uso y despegar ante el asombro de los pocos testigos de dicha determinación, a esa temprana hora de la mañana. En el aire puso rumbo a Buenos Aires (había hecho la navegación ayudado por otros oficiales, sin que estos tuvieran la menor idea de lo que pensaba hacer con ella), arribando al Aeroparque «Jorge Newbery» de la capital argentina sin inconvenientes, dando a conocer por radio su condición de no piloto, ante la sorpresa del operador de la torre de control, quien lo conminó a aterrizar, apartando el denso tráfico normal de ese aeropuerto, haciéndolo Igenes felizmente en su pista, luego de tres o cuatro grandes saltos, conforme a lo que expresó el sorprendido funcionario de la torre. Se dirigió a la zona militar donde entregó el avión a sus estupefactas autoridades.

En la E.M.A. dejó una carta a su Director el Cnel. Meyer en la cual exponía un justificativo de su extravagante disposición, haciendo en ella una especie de balance negativo sobre algunos hechos del proceso cívico-militar que se estaba viviendo y la desilución que le produjeron, sin haber tomado en cuenta el instituto de donde había sustraído el avión y sus integrantes, el cuerpo de alumnos, con el mal que pudo haber hecho su espíritu joven e inexperto.

El Comando General de la Fuerza Aérea envió inmediatamente al Jefe del Servicio de Inteligencia, Cnel. (PAM) Carlos P. Pache acompañado de dos oficiales, a fin de interiorizarse de los hechos y a su vez tratar de convencerlo para deponer su actitud; además al otro día sábado 17 de agosto también envió una tripulación de la E.M.A. con el propósito de revisar y traer el aparato a su base, la cual estaba integrada por el Cap. (PAM) José E. González, el Sgto. (TE) M. Techera, el Cbo. (TE) W. López y el Sdo. (TE) C. Santos, quienes ese mismo día regresaron el avión a la E.M.A.

El episodio finalizó sin que el ex Tte. Igenes renunciara a su postura a pesar del despliegue de razones del Cnel. Pache, viéndose obligado el Comando General de la Fuerza Aérea a darlo de baja de sus cuadros de oficiales.

El Brig.Gral. José Pérez Caldas es designado Embajador en los Estados Unidos de América

Al haber llegado a su término la misión del Embajador de la República en los Estados Unidos de América, el Poder Ejecutivo designó el 8 de octubre para ocupar dicho cargo, al Brigadier General José Pérez Caldas.

Se da de alta en la Fuerza Aérea un avión Cessna 182A

El 14 de octubre se dio de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea el avión Cessna 182A con motor Continental de 230 HP, número de fabricante 18234031, asignado por el artículo N° 500 de la Ley N° 13.892, el cual había sido incautado por contrabando, quedando en custodia en la Fuerza Aérea.

El aparato fue matriculado FAU 742 y destinado a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.

Se destinan a Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea como Oficiales de Enlace en Entes Autónomos

El Poder Ejecutivo, por las Resoluciones Nos. 48.397 y 48.398, que figuran en la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1605 del 14 de octubre, confirmaron para prestar servicios, respectivamente, en el Banco Hipotecario y en la UTE, como Oficiales de Enlace, a los Cnels. (PAM) y (NDR) Walter Altamirano y Ariel Fagúndez.

El Ing. Aeronáutico Mr. Max Holste asesor de la Fuerza Aérea

La Fuerza Aérea desde la primavera de 1974 tuvo el honor de contar por varios años entre sus asesores, al Ingeniero Aeronáutico Mr. Max Holste, famoso diseñador francés de aviones livianos y medianos.

El Ing. Holste vino a Montevideo luego de haber residido en Brasil donde formó parte del «staff» del Centro Técnico Aeroespacial como ingeniero diseñador y consejero técnico, teniendo una significativa intervención en el esbozo original del primer modelo del avión «Bandeirante», denominado IPD-6504, siendo en realidad el verdadero padre de esa versión y el responsable técnico de su realización.

Entre los más exitosos aviones que diseñó y construyó se encontraba el MH-152 «Broussard» avión de ala alta con motor de 450HP, apto para el transporte de seis a ocho pasajeros, de los cuales se fabricaron cuatrocientos cincuenta unidades al Ejército del Aire de Francia y para exportación (en la República Argentina volaron varios ejemplares, uno se encuentra en el Museo Aeronáutico de Aeroparque).

Aquí en Uruguay junto con el entonces Jefe de la División Ingeniería del Regimiento de Mantenimiento y Abastecmiento Ing. Aeronáutico Mayor (Av.) Clemente A. Pascale, intervino en un proyecto de desarrollo de un avión de instrucción y entrenamiento de bajo costo, cuyo fin era en primera instancia la realización de un pequeño reactor, tarea que luego se transformó en el diseño de un avión a hélice, el que hubiera sido su obra póstuma si se hubiera llevado a cabo; por razones económicas y de salud fue quedando postergado y hoy solo en el recuerdo de algunos, motivo por el cual es imperativo que figure en la Historia de la Fuerza Aérea, dada la importancia del Ing. Max Holste en la aeronáutica mundial.

1974

Un Oficial Superior de la Fuerza Aérea en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC)

1974

El Poder Ejecutivo por la Resolución N° 48.567 del 30 de octubre, designó como representante del Ministerio de Defensa Nacional en la Comisión Técnica Mixta Asesora de la Representación del Uruguay ante la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), al Cnel. (PAM) Alfredo W. Bayssé.

El Cnel. (PAM) Nilo W. Amestoy fue designado Director General de Meteorología del Uruguay

El Cnel. (PAM) Nilo A. Amestoy fue designado por la Resolución del Poder Ejecutivo N° 48.583 de fecha 12 de noviembre, Director General de Meteorología del Uruguay.

De esta manera accedió a este alto cargo, el primer Oficial Superior de la Fuerza Aérea, nombrado en esta dependencia del Ministerio de Defensa Nacional.

Se adquiere una nueva sede para la E.T.A.

Desde años atrás la Dirección de la Escuela Técnica de Aeronáutica estaba abocada a la búsqueda de un edificio apropiado para destinarlo a la sede de la institución, al haberse abandonado la idea de levantar en el predio del Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza» una construcción al efecto, por haber sido dedicadas las obras ya comenzadas a la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo.

En la primavera de 1974 el entonces Director de E.T.A., Cnel. (PAM) Nilo W. Amestoy vio en las instalaciones del Colegio y Liceo «Joaquín Secco Illa» de los Hermanos Capuchinos, sito en la ruta 102, a dos mil ochocientos metros del camino Maldonado, que en ese momento se encontraba en venta, el edificio que podría, con pocos arreglos, ser la sede definitiva de su Escuela.

El Colegio y Liceo «Joaquín Secco Illa» estaba ubicada en la Séptima Sección Judicial del Dpto. de Canelones, empadronado con el N° 20.413 y poseía una superficie de 16 hectáreas, 7704 metros cuadrados.

Al haber sido autorizada la compra de ese bien por el Ministerio de Defensa Nacional en la suma de $ 287:240.000.- pesos moneda nacional, se realizó el compromiso de compra venta el 10 de diciembre de 1974, pasando a formar parte dicho predio y sus mejoras de los inmuebles de la Fuerza Aérea.

Promoción «Brigadier General Manuel Oribe»

El 21 de diciembre reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Promoción «Brigadier General Manuel Oribe» de la Escuela Militar Aeronáutica,la cual lleva ese denominativo en honor del Segundo Jefe de los Treinta y Tres Orientales, según el siguiente orden:

Pilotos Aviadores Militares

Alf. (PAM)	Angel Y. Morán
Alf. (PAM)	José L. Vilardo
Alf. (PAM)	Roberto B. Cardozo
Alf. (PAM)	Eduardo O. López
Alf. (PAM)	Washington Odella
Alf. (PAM)	Carlos H. Gómez
Alf. (PAM)	Juan J. Machicote
Alf. (PAM)	Carlos E. Pena
Alf. (PAM)	José L. Lima
Alf. (PAM)	Daniel Olmedo
Alf. (PAM)	Alberto García
Alf. (PAM)	Luis B. Alvariza
Alf. (PAM)	Miguel A. Ronco
Alf. (PAM)	José L. Cabrera
Alf. (PAM)	Jorge H. Díaz
Alf. (PAM)	Julio C. Curbelo
Alf. (PAM)	Hugo C. González
Alf. (PAM)	Alfredo M. Egües

Navegantes Diversos Roles:

Alf. (NDR)	Tabaré E. Villaamil
Alf. (NDR)	Carlos M. Montesano
Alf. (NDR)	Sergio D. Noria
Alf. (NDR)	Luis A. Brito
Alf. (NDR)	Ricardo T. Lemme
Alf. (NDR)	Alexis Gutiérrez
Alf. (NDR)	Gonzalo W. Besada
Alf. (NDR)	Horacio P. Pérez
Alf. (NDR)	Gustavo U. Koster
Alf. (NDR)	Luis E. Posada
Alf. (NDR)	Hugo A. Beriao
Alf. (NDR)	Edwin O. De Mello

Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1974

El número de horas voladas por la institución en 1974 fue de 19.513, manteniéndose con respecto al año anterior una cantidad semejante, casi sin variantes.

1975

Se recibió el inmueble donde la E.T.A. tiene su sede

A principios de 1975 se recibió el inmueble que perteneciera al Colegio seminarista «Dr. Joaquín Secco Illa» adquirido para nueva sede de la Escuela Técnica de Aeronáutica en 1974.

Inmediatamente se comenzó la adaptación de su infraestructura para transformarlo y adecuarlo para su nueva actividad de enseñanza militar aerotécnica.

Las reformas fueron muchas y variadas, levantándose 426 m2 de paredes y a su vez derribándose 112m2; se repararon puertas, ventanas, baños, pisos, la red de agua potable, la red cloacal, se construyeron nuevas aulas; se instalaron baños, escaleras, calefones de agua caliente, calefacción, etc.

Mientras no se produjo la mudanza desde el Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza» a su sede de la ruta 102, cosa que ocurrió el 20 de agosto de 1975, los alumnos de 2do. año de los diversos cursos daban el servicio de guardia y vigilancia en dicho edificio, por lo cual eran llevados y traídos todos los días desde Boiso Lanza.

Nuevos Alféreces de la Fuerza Aérea en la Promoción«Brigadier General Manuel Oribe»

El 1° de febrero les fue conferido el ascenso al grado de Alférez de la Fuerza Aérea, a los Caballeros Cadetes de Tercer Año de la Escuela Militar de Aeronáutica pertenecientes a la 'Promoción «Brigadier General Manuel Oribe»:

Piloto Aviador Militar
Alf. (PAM) Ramón E. Baladán

Navegantes Diversos Roles
Alf. (NDR) Alfredo Benítez

Curso de Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea

A principios de 1975 la Fuerza Aérea efectuó un llamado entre los Pilotos Aviadores Civiles, para la realización de un Curso para Oficiales de Reserva, presentándose una treintena de aspirantes, los cuales quedaron reducidos a la mitad, luego de las pruebas eliminatorias correspondientes, comenzando el citado Curso, que se hacía los sábados y los domingos, el sábado 1° de marzo.

Día de la Fuerza Aérea

Con una más que sencilla ceremonia se recordó el 17 de marzo, en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea, el día del nacimiento de la Aviación Militar.

La ceremonia consistió solamente, en la colocación de una ofrenda floral al pie del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria»,

por parte del Presidente de la República, Sr. Juan María Bordaberry y el Comandante en Jefe, Brig. Gral. Dante Paladini; a su finalización se pasó a la planta alta del Comando General donde el Comandante en Jefe hizo entrega de los trofeos «Al Mérito» y «Seguridad de Vuelo», mientras se servía un vino de honor.

Como siempre, en todas las Unidades de la Fuerza Aérea se conmemoró este día con el izamiento del Pabellón Nacional a las 07 y 50 horas, ante la Unidad formada, enseguida se dio lectura al Parágrafo I de la Orden del Comando General referente a estos actos y luego un Jefe hizo uso de la palabra con motivo del Día de la Fuerza Aérea; a su finalización se efectuaron justas deportivas.

Trágico accidente en un avión T-6

Con el fin de cumplir una lección de transición con vuelo lento y tirabuzones, despegaron el 20 de marzo a la hora 13.30 local, del Aeródromo Militar «Tte. 2do. Mario W. Parallada» en el avión N.A. T-6 FAU364, del Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento), el Alf. (PAM) Jorge Sangenis, instructor, y el Alf. (PAM) Julio C. Curbelo, piloto alumno.

Luego de ascender hasta unos seis mil pies de altura en el sector N° 4 del aeródromo, comenzaron a efectuar las maniobras programadas; siendo la hora 14.00 realizaron un tirabuzón, recobrándolo muy cerca del suelo, entrando en una pérdida secundaria que les fue fatal, al estrellarse con su aparato en campos del Sr. Emilio De León, Puntas del Arroyo Molles, Departamento de Durazno, falleciendo instantáneamente ambos jóvenes oficiales.

El Museo Aeronáutico interviene en la exposición Expo Salto 75' y edita un cuaderno histórico

En el mes de abril las autoridades departamentales y las fuerzas vivas de Salto, organizaron en los grandes galpones de la Cooperativa Agra-

ria Limitada, situada en la manzana que delimitan las Avenidas Blandengues y Batlle y las calles 6 de abril y Raffo, una exposición agraria - industrial a la cual se denominó Expo Salto 75.

En dicha exposición intervino con un gran «stand» el Museo Aeronáutico, que llevó desde su sede a Salto en aviones C-47 y por carretera varias piezas de su acervo, estando a cargo de la muestra el propio Director del Museo Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, quien fue secundado por el May. (PAM) Tabaré Gálvez, el Sgto. 1ro. (TE) Carlos L. Bernasconi, el Sgto. (TE) Julio Magnone, el Cbo. 1ra. Equiparado Anselmo Vallejo y el Sdo. Noredín Menoni, que se trasladaron a Salto.

Como en ese año se conmemoraba el 40° aniversario del Centro de Aviación Salto, fundado el 4 de octubre de 1935, el Museo publicó con la ayuda del diario El País, un Cuaderno Histórico al que se tituló «Alborada de la Aeronáutica Salteña» de 23 páginas, en homenaje a aquel aeroclub, que fue escrito por el Cnel. Meregalli y el Sgto. 1ro. Bernasconi.

Se crea la Comisión Nacional de Política Aeronáutica

Por el decreto No. 343/975 del Poder Ejecutivo, transcripto en la orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1630 del 12 de mayo de 1975, se creó la Comisión Nacional de Política Aeronáutica, la que tendrá entre otros cometidos: el de asesorar al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en todo lo referente a la Política Aérea Nacional y desarrollo del Potencial Aéreo de la República; así como otros ocho ítems más que regularán, evaluarán, supervisarán y confeccionarán la Política Aérea Nacional.

Se accidenta, sin consecuencias personales para su tripulación, el avión Cessna 310 U-3A FAU 502

1975

Luego de habérsele efectuado en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, una revisación general, otros arreglos y adicionarle nuevos equipos al avión Cessna 310 U-3A FAU502 (ex CX-ARA), que había sido adquirido y usado por la subversión, aparato en regular estado de conservación, pues había permanecido muchos años a la intemperie, se le comenzaron a realizar vuelos de prueba en dicha Brigada, para evaluar su desempeño y funcionamiento.

El 29 de mayo, en el Aeropuerto de Carrasco, con el fin de controlar el consumo de combustible, se planificó una misión S-24, nombrándose para tripularlo al May. (PAM) Hugo Parentini, como piloto instructor, al Alf. (PAM) Gerardo Maurente, como piloto alumno y al Tte. Cnel. (TE) (R) Leonardo Sívori, como observador. En el momento en que se producía el despegue, a las 08:15 horas, a unos treinta metros del suelo, sus motores perdieron totalmente la potencia, segundos más tarde el motor derecho retomó de golpe toda su fuerza o vigor, desviando al aparato noventa grados a su izquierda, por lo cual su piloto cortó inmediatamente ese motor, aunque ya su ala izquierda había tocado el suelo, al igual que su nariz o proa, haciendo capotar el avión que quedó invertido, comenzándose a incendiar. Sus tripulantes lograron salir, con gran suerte, sin prácticamente ningún rasguño; del avión solo quedaron restos calcinados.

El Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea y la Comisión Calificadora de Servicios Militares de la Fuerza Aérea pasan a depender del Comando General de la Fuerza Aérea

Por imperio de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas Nº 14.157, aprobada en 1974, el Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la

Fuerza Aérea, y la Comisión Calificadora de Servicios Militares de la Fuerza Aérea, que dependían del Ministerio de Defensa Nacional, pasaron a partir del 1° de junio a hacerlo directamente del Comando General de la Fuerza Aérea.

Se crea un Grupo de Instructores de Paracaidismo

Luego de haberse disgregado por diferentes causas, el conjunto de paracaidistas formado en 1965 por el Instructor argentino Sr. Vicente Di Serio, el Comando General de la Fuerza Aérea entendió que se daban nuevamente las motivaciones para formar otro, partiendo de instructores de la misma Fuerza Aérea, configurado por oficiales y personal subalterno con marcados dotes para dicha especialidad, de los cuales algunos ya eran paracaidistas civiles.

Se contó para adiestrar a los nuevos instructores, con la buena voluntad del paracaidista Instructor, Mayor del Ejército de los Estados Unidos Charles Fry, que en esa época era adjunto a la embajada de su país, quien se prestó para enseñar al grupo designado por la Fuerza Aérea y también aprovechando la coyuntura, conjuntamente a otra tanda del Ejército, la cual con el correr del tiempo se transformará en el Batallón de Infantería Paracaidista N° 14.

Con tal motivo el 16 de junio se creó el Grupo de Instructores de Paracaidismo, dependiente de la Unidad de Servicio del Aeródromo Capitán Boiso Lanza (U.S.A.C.B.L.) integrado con los siguientes oficiales y personal subalterno: Cap. (PAM) Elbio R. Firpo, Cap. (PAM) Hugo Spinatelli, Tte. 2° (PAM) Enrique Ribero, Tte.2° (NDR) Juan B. Arispe, Alf. (NDR) Roberto Cáceres, Alf. (NDR) Alejandro López, Alf. (NDR) Alberto G. Bolatto, Sdo.1° (TE) Raúl Cardozo y Sdo.1° (TE) Belkis Alvarez.

La Instrucción teórica y práctica, que comenzó en ese mes de junio, se efectuó en la Escuela Militar de Aeronáutica y se denominó «Curso de Caída Libre Militar», finalizándose en el mes de setiembre.

Se calificaron como Instructores en la Fuerza Aérea: Tte.2° (PAM) Enrique Ribero, el Tte.2° (NDR) Juan B. Arispe el ALF. (NDR) Alberto G. Bolatto y el Sdo. 1° (TE) Raúl Cardozo.

Se crea el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico- Espacial (CIDA-E)

Instalado provisoria y experimentalmente en 1974, el 5 de agosto por Decreto del Poder Ejecutivo No. 607/975 se institucionalizó el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico-Espacial dentro de la órbita de la Dirección General de Aviación Civil con el fin de ocuparse de la problemática aeronáutica y espacial, en sus aspectos científicos, tecnológicos y jurídicos, atendiendo a todas las aplicaciones y proyectos de interés nacional.

Este Centro fue inspiración del Prof. Dr. (hoy Equiparado a Cnel.) Eduardo D. Gaggero, Abogado Asesor Letrado de la Fuerza Aérea, experto y estudioso de esos temas, siendo su Director General Honorario desde su creación.

Puesta en servicio del Panteón de la Fuerza Aérea y traslado de los restos mortales del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza

El domingo 10 de agosto, con una solemne ceremonia, que por primera vez se realizó en el Cementerio del Norte, se conmemoró el día de los Mártires de la Aviación Militar y además se puso en servicio el Panteón de la Fuerza Aérea, recientemente construido.

Dicha ceremonia consistió en el traslado de los restos mortales del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza, desde el Panteón de los Servidores de la Patria en el Cementerio Central (habían sido depositados allí el 14 de agosto de 1919, luego de haber sido recibidos el día anterior desde Francia en barco) al nuevo Panteón de la Fuerza Aérea en el Cementerio del Norte.

Se adquieren en Brasil cinco aviones EMBRAER Bandeirante C-95

El Poder Ejecutivo autorizó por la Resolución Nº 49.517, que se publicó el 21 de agosto en la Orden General de la Fuerza Aérea Nº 1643, a adquirir a la Empresa Brasileira de Aviação (EMBRAER), cinco aviones de transporte liviano, turbohélices «Bandeirante» C-95, cuyo costo total alcanzó a la suma de U$S 4:500.000.

Dicho gasto fue adjudicado a los «Proventos TAMU» que surgieran de la propia explotación de los mismos.

Cursos y Misión de Traslado de aviones C-95

El 24 de agosto partió hacia la fábrica EMBRAER en São José dos Campos, Estado de San Pablo, Brasil, una Misión Aérea con el fin de realizar cursos de pilotaje y traer en vuelo los aviones Bandeirante C-95. La misma estaba compuesta por los siguientes Jefes y Oficiales: Tte. Cnel. (PAM) Dámaso H. Cuadro, Jefe de Misión; Mayores (PAM) Ruben Terra, Erich Buhl, Julio Araújo y Sergio Badano; Capitanes (PAM) Ruben Fernández y Lázaro Bachechi; y los Ttes. 1eros. (PAM) Antonio P. Ruik, Agustín J. Renaud y José P. Banfi.

Asimismo en esa fecha también partió hacia el mismo lugar una Misión de dieciocho técnicos, personal subalterno, a cargo del Tte. 2º (TE) Heber Bustos, con el objeto de efectuar cursos de estructura, motores y equipo electrónico de C-95.

A la finalización de sus cursos de pilotaje, los aviadores realizaron un ejercicio de navegación en tres aviones Bandeirantes de la Fuerza Aérea del Brasil, de cuarenta horas de vuelo por buena parte del territorio brasileño.

El día 26 de setiembre la fábrica EMBRAER hizo entrega de los dos primeros Bandeirantes al Uruguay, los que fueron recibidos por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, Brig. Raúl J. Bendahan, quien se había trasladado a São José dos Campos, para estar presente en la ceremonia.

Al día siguiente partieron hacia Montevideo los dos aviones, llegando sin novedad a Carrasco; se trataba de los Bandeirantes C-95 Números de Fabricante 110-076 y 110-079, los que fueron matriculados FAU580 y 581. Sus tripulaciones eran: FAU 580, Pilotos Principales May. (PAM) Rúben Terra, May. (PAM) Erich Bühl y Cap. (PAM) Rúben Fernández; Pilotos Cap. (PAM) Lázaro Bachechi y Tte. 1° (PAM) José Banfi; Mecánico Sdo. 1° (TE) Arley Molina. FAU 581 Pilotos Principales, Tte. Cnel. (PAM) Dámaso Cuadro, May. (PAM) Sergio Badano, May. (PAM) Julio Araújo; Pilotos Tte.1° (PAM) Antonio Ruik y Tte. (PAM) Agustín Renaud; Mecánico Sdo.1° (TE) José Vázquez.

Se publicó el libro «Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya»

En el mes de setiembre se publicó el libro «Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea», que escribieran el Director del Museo Aeronáutico, Cnel. (PAM) Jaime Meregalli y el historiador Sgto. 1ro. (TE) Carlos L. Bernasconi, primera obra de investigación sobre la historia de la Fuerza Aérea y de las entidades que la antecedieron en el tiempo. Fue editada con el apoyo del Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Educación y Cultura y el Comando General de la Fuerza Aérea, por la Imprenta Nacional.

Ha sido una buena base para concreción de la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya del que esto escribe.

Colisión en vuelo de dos T-6

Como forma de mantener un buen entrenamiento en su calidad de instructores, quienes ejercían dicha especialidad en el Grupo de Aviación No. 1 (Instrucción y Entrenamiento), perteneciente a la Brigada Aérea II, unidad que cumplía las funciones que hoy realiza el E.V.A. (Escuadrón de Vuelo Avanzado), practicaban, cuando las circunstancias lo permitían, maniobras acrobáticas en conjunto.

El día 14 de octubre, a la hora 14.00 local, despegaron del Aeródromo Militar «Tte. 2do. Mario Walter Parallada», una sección de dos aviones T-6 del Grupo de Aviación No. 1 Inst. y Entr.), matrículas 367 y 368 al mando respectivamente de los instructores: Alf. (PAM) Ariel Alvarez como «guía» (No. 1) y Tte. 1ro. (PAM) Hernaldo García como «ladero» (No. 2), con el fin de realizar un vuelo de entrenamiento de acrobacia en formación (E-1F), a cuatro mil pies de altura sobre el aeródromo.

Alcanzada la altura dispuesta, los aviadores en sus aparatos comenzaron a practicar maniobras acrobáticas en formación, con «hojas de trébol» y «loopings», en determinado momento en que efectuaban una serie acrobática, al final de un «tonneau» y a una altura de unos tres mil pies, el avión No. 2 piloteado por el Tte. García sobrepasó al «guía» y golpeó con su empenaje el alerón derecho del otro aparato No. 1, el cual luego de continuar en vuelo por un momento, según testigos oculares, comenzó un viraje descendente a la derecha precipitándose a tierra, cayendo a una cinco millas al noroeste del aeródromo, en campos del Sr. José Michelena, incendiándose; su piloto saltó en paracaídas, con mala fortuna, no abriéndose totalmente, presumiblemente por la poca altura de decisión, aunque también se conjeturó que pudo haberse golpeado en el avión, lamentablemente el joven Alf. Alvarez falleció a consecuencias del terrible golpe.

El T-6 368 con su piloto, el Tte. García, aterrizó en el aeródromo presentando daños importantes en su estructura.

Arriban los restantes aviones Bandeirante C-95

El 20 de noviembre arribaron al Aeropuerto de Carrasco los restantes aviones Bandeirante C-95 adquiridos a la fábrica EMBRAER de Brasil. Se trataba de los números de fabricante: 110-081, 110-082 y 110-083, los cuales fueron matriculados respectivamente FAU582, 583 y 584. Fueron traídos en vuelo por tripulaciones del Grupo de Aviación No. 3 (Transporte), unidad a la que fueron asignados provisoriamente, al igual que los dos anteriores, de acuerdo a este orden: FAU 582 Piloto Princi-

pal May. (PAM) Sergio Badano, Piloto Tte. 2do. (PAM) Walter Rigo; FAU 583 Piloto Principal May. (PAM) Julio Araújo, Piloto Tte. Cnel. (PAM) Angel Hernández; y Piloto Principal May. (PAM) Ruben D. Terra., Piloto May. Adolfo Cachón.

Se designan los Miembros del Consejo Directivo Provisorio del Instituto Antártico Uruguayo

El Instituto Antártico Uruguayo había sido fundado el 9 de enero de 1968, por un grupo de visionarios encabezados por el Profesor Julio César Musso, como institución de carácter civil, sin vinculaciones con el Estado, más que aquellas de dependencia del Ministerio de Educación y Cultura, por la obtención de su Personería Jurídica. Lógicamente esta situación se fue alterando, cuando el Gobierno de la época tomó conciencia de la importancia que revestía tal entidad para el futuro del país, llevándolo a intervenir en su gestión a partir de la Ley No. 14.416 del 28 de agosto de 1975, por la cual comete al Ministerio de Defensa Nacional su integración y funcionamiento.

Por todo lo cual el Poder Ejecutivo en la Resolución No. 49.790 del 21 de octubre de 1975 designó como Miembro del Consejo Directivo Provisorio del Instituto Antártico Uruguayo, hasta el 31 de diciembre de 1975 a los Sres.: Profesor Julio C. Musso, como Presidente Honorario; Cnel. (PAM) Hebert Pampillón, C/N Ruben H. Varela y Cnel. Hugo M. Ferreira, como Vocales; y el Profesor Leslie Crawford como Secretario Honorario.

De esta manera la Fuerza Aérea, que desde 1964 había demostrado su vocación antártica, comienza su vinculación directa con el Instituto Antártico Uruguayo.

Promoción «Sesquicentenario de los Hechos Históricos de 1825»

El 22 de diciembre recibieron sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica pertenecientes

a la promoción «Sesquicentenario de los Hechos Históricos de 1825», durante la ceremonia de clausura de cursos y colación de grados, que tuvo lugar en ese día, en el Aeródromo Militar «Gral. Artigas», según el siguiente orden:

Pilotos Aviadores Militares:

Alf. (PAM)	Mauricio Camou
Alf. (PAM)	Roberto Hornos
Alf. (PAM)	José F. Novegil
Alf. (PAM)	Eduardo R. Bianchi
Alf. (PAM)	Hebert E. Tomé
Alf. (PAM)	Alvaro Gestido Paz
Alf. (PAM)	Fernando Curbelo
Alf. (PAM)	Hugo A. Ferrari
Alf. (PAM)	Daniel U. Marchesano
Alf. (PAM)	Walter A. García
Alf. (PAM)	Tydeo N. Avila
Alf. (PAM)	Eugenio Viera
Alf. (PAM)	Alvaro L. Quirós
Alf. (PAM)	Angel A. Cíceri
Alf. (PAM)	Pablo Berdaguer
Alf. (PAM)	Erasmo J. Beneditto

Navegantes Diversos Roles:

Alf. (NDR)	Ricardo I. Púrpura
Alf. (NDR)	Fredy Pérez Ramos
Alf. (NDR)	Reynaldo A. Fiorelli
Alf. (NDR)	Néstor De Souza
Alf. (NDR)	Juber Lumillo Cascallares

También en 1975, se reciben junto con esta promoción, los primeros Oficiales Pilotos Aviadores de la Reserva, desde la creación de la Aviación Militar.

Alf. (PAM) de Res.	Rolando Grasso
Alf. (PAM) de Res.	Jaime Cazarré
Alf. (PAM) de Res.	Carlos A. Ganser
Alf. (PAM) de Res.	Angel A. Pérez

1975

Alf. (PAM) de Res.	Hugo L. Cardozo
Alf. (PAM) de Res.	Miguel A. Bruni
Alf. (PAM) de Res.	Juan J. Del Co
Alf. (PAM) de Res.	José A. Scarrone
Alf. (PAM) de Res.	Gualberto C. Dodó

La actividad del Grupo de Aviación No. 2 (Caza) en 1975

Con solo seis aviones T-33A en su inventario, de los cuales logró mantener en orden de vuelo cerca del cincuenta por ciento de esa cantidad en el año, sustentó el entrenamiento de los nueve pilotos orgánicos de su plantilla y siete asignados a volar en sus aviones, completando 1289 horas de vuelo. Asimismo calificó a dos nuevos pilotos en ese tipo de avión.

Con esa exigua cantidad de aviones a reacción, la unidad solamente podía aspirar a mantener su entrenamiento, para el momento en que se recibiera otro tipo de material de vuelo, como ya se había encarado hacerlo, pues en enero de 1975 una Comisión compuesta por el Cnel. (PAM) José M. Mazzetti, el May. (PAM) Asdrúbal H. Curbelo, Jefe del Grupo No.2 (Caza) y el Cap. (PAM) Daniel Barral, se trasladaron a la Base Aérea de Kelly A.F.B. en San Antonio, Texas, Estados Unidos, con el fin de ultimar los detalles de la adquisición de aviones de ataque a reacción Cessna A-37, con las autoridades de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF).

Integración y actividad del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate) en 1975

En el año 1975 el Grupo de Aviación No.5 estaba integrado por los helicópteros UH-1H FAU 050,051 y 052; H-23F FAU 026, 028 (accidentado desde 1974 por un vehículo) y 029; y los aviones Cessna 185 U-17A FAU 754 y 755. Para este material de vuelo, el Grupo contaba en su planilla con siete pilotos aviadores.

En el correr del año se volaron 1.590 horas, de ellas 643 en UH-1H, 453 en H-23F y 494 en U-17A; de las cuales 357 fueron en misiones

de Búsqueda y Rescate. Su personal navegante mantuvo satisfactoriamente el entrenamiento.

Novedades en la infraestructura de la Fuerza Aérea en 1975

Al mudarse la Escuela Técnica de Aeronáutica a su nueva sede de la Ruta 102, dejó libre el edificio que usaba en el Aeródromo de Boiso Lanza, el cual fue reciclado para que provisoriamente sirviera como Gabinete Sicofísico, trasladándose a ese lugar en el correr del año.

La Unidad de Servicio de Aeródromo Cap. Boiso Lanza (U.S.A.C.B.L.) inició en el Balneario Salinas, los trabajos de construcción de cabañas vacacionales para los hijos del personal subalterno, en dos terrenos sobre la costa donados por la Intendencia Municipal de Canelones.

En la Escuela Militar de Aeronáutica se finalizó la construcción de una piscina cerrada. Se iniciaron obras para reciclar el viejo hangar que se había levantado en 1929, en la época de la Compagnie Générale Aéropostale, con el objeto de transformarlo en gimnasio, asimismo se demolió el antiguo «seis por cuarenta», edificio que también había sido construído en 1929 por la Aéropostale. Se continuaron los trabajos para la construcción de nuevos alojamientos para el Cuerpo de Cadetes y Oficiales, así como otras obras que le fueron cambiando totalmente el perfil edilicio del instituto.

En la Brigada Aérea II se continuaron las obras de construcción de las viviendas para Oficiales, habiéndose finalizado en este año la casa No. 13, comenzándose a levantar la No. 14.

A su vez se continuaron los trabajos en el nuevo aeropuerto de alternativa en que se transformaba el antiguo aeródromo.

En el Museo Aeronáutico se finalizó la construcción de las oficinas que fueron puestas en uso; continuándose con la ampliación lateral del salón principal de exposiciones.

Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1975

El número de horas voladas por la institución en 1975 alcanzó a la cifra de 19.794, observándose con respecto al año anterior un pequeño aumento de más de 180 horas.

1976

Se crea el Grupo de Aviación No. 6 (Transporte)

Debido a la incorporación de los aviones Bandeirante adquiridos en 1975, fue necesario efectuar una reorganización de las Unidades de la Fuerza Aérea, motivo por el cual el Comando General solicitó establecer un nuevo Grupo de Aviación. Con tal fundamento el Poder Ejecutivo el 13 de enero, por el Decreto No.18/976 creó el Grupo de Aviación No. 6 (Transporte), Unidad a la que se asignaron los nuevos aviones adquiridos en Brasil.

Días más tarde, el 20 de enero, por la Resolución No. 50.120 el Poder Ejecutivo designó su primer Jefe y 2do. Jefe, recayendo estos nombramientos en el May. (PAM) Ruben D. Terra y en el May. (PAM) Erich E. Buhl, respectivamente.

Cursos de Piloto Instructor de Aviones A-37

Estando muy encaminadas las negociaciones con los Estados Unidos para la adquisición de aviones a reacción Cessna A-37B, el 27 de enero fueron designados en Misión Oficial en ese país, con el fin de usufructuar dos becas para un curso de Piloto Instructor de aviones A-37, del 5 de enero al 27 de setiembre de 1976, los Ttes. 1ros. (PAM) Carlos M. Schopf y José M. Berastegui.

Dichos cursos fueron realizados en la Base Aérea Barksdale A.F.B. de la USAF, en Louisiana. A su finalización, como se verá, ambos pilotos trajeron en vuelo los dos primeros A-37 al Uruguay.

Curso de Oficial de Mantenimiento de Aviones A-37en los Estados Unidos

De la misma forma en que dos oficiales aviadores fueron enviados a los Estados Unidos con el objeto de calificarse como instructores de los aviones A-37, se mandó a ese país al Tte.1ro. (TE) Félix Barreto para que realizara un curso de Oficial de Mantenimiento en ese tipo de aparato, curso que se extendió hasta el mes de junio de 1976.

Asciende a Alf. (NDR) un alumno de la E.M.A.

Con fecha 1ro. de febrero, el Poder Ejecutivo le confirió el grado de Alf. (NDR) al alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica Guillermo J. Laulhé, dentro de la promoción «Sesquicentenario de los Hechos Históricos de 1825».

Alf. (NDR) Guillermo Laulhé

Asciende a Alf. (PAM) de Res. un alumno de la E.M.A.

Con fecha 1ro. de febrero, el Poder Ejecutivo le confirió el grado de Alf. (PAM) (Res.) al alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica del Curso para Oficiales de Reserva Luis. A. La Porta.

Alf. (PAM) (Res.) Luis A. La Porta

Trágica muerte de un Oficial paracaidista de la Fuerza Aérea

Con el motivo de realizar una exhibición de paracaidismo en la Expo Feria que se desarrollaba en el Balneario Atlántida el domingo 25 de febrero, un grupo de cuatro paracaidistas de la Fuerza Aérea se aprestó a intervenir en la misma.

En ese día prepararon sus paracaidas «Sonda» y los de emergencia para efectuar más de un salto desde un helicóptero. En la tarde con todo pronto suben al helicóptero UH-1H FAU 052, cuyo piloto era el Cap. (PAM) Ego Correa Luna, desde donde se arrojarán. El grupo esta-

ba formado por el Tte.1ro. (PAM) Enrique Ribero, como Jefe de Salto, Tte.1ro. (NDR) Juan B. Arispe, Instructor, Alf. (NDR) Alberto G, Bolatto, Paracaidista y Cbo. 2da. (ST) Mario Terán, Paracaidista. El helicóptero despega a las 17 y 40 y asciende hasta los 7.500 pies, el cielo estaba despejado, a esa altura se lanzan al vacío en ese orden a izquierda y derecha respectivamente. La demostración consistía en hacer una caída libre de quince segundos y luego abrir el paracaídas en trabajo de grupo, siguiendo al guía que era el Tte. Ribero. Este al tiempo seleccionado hace apertura del velamen de su paracaídas y a los pocos segundos siente un tremendo golpe y enseguida otro más que le hace perder el conocimiento, el cual recobra rápidamente, encontrándose enredado en las cuerdas de su paracaídas, cayendo en mala posición con una pierna hacia arriba, se desprende del paracaídas principal, adopta una postura de caída libre e inicia la apertura del de emergencia que era redondo de 24 pies, comenzando el segundo descenso; esquivó una línea de alta tensión y cayó en un monte de eucaliptus, quedando colgado a unos diez metros del suelo, de donde lo rescataron los bomberos.

El golpe tremendo que sintió el Tte. Ribero fue el del cuerpo del Tte. Arispe al chocar todavía en caída libre en la copa de su paracaidas, impacto que segó la vida joven de este último, el cual cayó hasta el suelo sin nada que aminorara la velocidad de su desplome.

Los demás paracaidistas descendieron normalmente.

A raíz de este accidente se disolvió el grupo de paracaidistas.

Asciende a Brigadier el Cnel. (PAM) Jorge A. Borad

El 30 de marzo el Poder Ejecutivo, luego que el Consejo de Estado concediera la venia correspondiente el 23 de marzo, confirió el ascenso al grado de Brigadier al Cnel. (PAM) Jorge A. Borad, con fecha 1ro. de febrero de 1976.

El Brig. Borad egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Aeronáutica el 20 de diciembre de 1945. Terminó su prepara-

ción como Piloto Aviador Militar en la Escuela Militar de Aeronáutica a fines de 1946, comenzando una larga y exitosa carrera en la Aeronáutica Militar y en la Fuerza Aérea.

El Cap. (R) Dr. Alberto Demicheli, Presidente de la República

El 12 de junio, por un breve lapso de tiempo de dos meses y medio asumió como Presidente de la República, el Vicepresidente, al haber renunciado el Sr. Juan María Bordaberry a ese cargo. En esos momentos el Vicepresidente era el Cap. (R) Dr. Alberto Demicheli, Precursor de la Aeronáutica, alumno del primer curso de pilotaje de la antigua Escuela Militar de Aviación en 1917 y 18, el cual finalizó al recibir el brevet de Piloto Aviador No. 7 el 19 de julio de 1918. El Cap. (R) Demicheli fue abogado, diputado, senador, ministro en varias oportunidades, catedrático y conocido historiador.

Se crea el Estado Mayor Personal del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

En vista de las nuevas responsabilidades que tuvo que afrontar el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, ante las obligaciones que emanaron de los Actos Institucionales decretados en ese año, los cuales imponían contar con asistencia técnica adecuada, resolvió por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 1689 del 24 de junio, crear el Estado Mayor Personal bajo su dependencia directa.

Como primer Jefe del Estado Mayor Personal fue designado el Cnel. (PAM) Jorge M. Martínez Levaggi.

Misión Oficial de Estudios sobre aviones A-37

Con el fin de recibir los nuevos aviones A-37 adquiridos por la Fuerza Aérea con el personal técnico preparado al efecto, se enviaron nutridas Misiones Oficiales de Estudios a la Academia Interamericana de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la Zona del Canal de Panamá en

el correr del año 1976, cuyo objeto fue aprestarse en dicha Escuela en: motores, instrumentos, armamento, equipos de navegación, electricidad, hidráulica y equipos de comunicaciones.

Fueron designados para efectuar estos estudios los siguientes miembros del Personal Subalterno: Sgto. 1ro. (TE) Isidro Heredia; Sgto. (TE) Hugo Peralta; Cbos.de 1ra. (TE) Luciano Castro, José Bersanino y Silverio Mariño; Cbos.de 2da. (TE) Luis Leites, Héctor Arriera y Domingo Guarteche; y Sdo.1ra. (TE) Esbelt Moreira.

En otra Misión Oficial el Sgto. (TE) José R. Coitiño Barboza. Y posteriormente acudieron: el Cbo.1ra. (TE) Juan Fagundes; los Cbos. 2da. (TE) Artigas Rosas, Luis Lombart y Eusebio M. Rique; los Sdos. 1ra. (TE) José C. Barboza, Luis Cepeda, Víctor Alarcón, Carlos Olmedo, Eduardo Porta y Carlos Guarteche.

Se reciben seis helicópteros UH-1B

A fines de 1975 la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF) ofreció a la nuestra seis helicóptero Bell UH-1B «Iroquois» usados, los cuales se encontraban estacionados, formando parte de un lote mayor, en una base aérea de la USAF en el desierto de Tucson, Arizona, debiendo un delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya elegirlos en ese lugar. Con tal objeto se designó al May. (PAM) Roberto C. Leira, Jefe del Grupo de Aviación No.5 (Búsqueda y Rescate) para que, entre los días 9 y 20 de enero de 1976, se trasladara a los Estados Unidos y seleccionara los seis aparatos en mejores condiciones.

Luego de haberse realizado tal tarea y de finalizado los trámites, los que se extendieron por varios meses, se trasladaron a nuestro país en la bodega de un enorme avión Lockheed «Galaxy» C-5 de la USAF, el cual arribó a Carrasco el 26 de agosto de 1976.

Se trataba de los helicópteros Bell UH-1B-BF con turbina T53-L-5 de 1100 shp:

No. de Serie	Nro. de Constructor	Matrícula F.A.U.
60-3565	211	060
61-0703	283	061
61-0713	293	062

No. de Serie	Nro. de Constructor	Matrícula F.A.U.
62-2105	625	063
63-8730	955	064
63-8711	936	065

Se asignaron al Grupo de Aviación No. 5, a partir de su fecha de llegada y se fueron poniendo en orden de vuelo a un promedio de uno por semana, menos el último que se usó como fuente de repuestos.

El Brig. Jorge A. Borad Presidente de ANCAP

El Brigadier Jorge A. Borad, quien prestaba servicios desde su ascenso a Brigadier como Director General de la D.I.G.A.N., fue designado por el Poder Ejecutivo el 9 de setiembre, Presidente de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), con destino en el Estado Mayor Conjunto.

Grave accidente por indisciplina de vuelo en un Cessna T-41

Debiendo efectuar un vuelo de prueba en el avión Cessna T-41D FAU 605 de la dotación de la Escuela Militar de Aeronáutica, al cual se le había hecho una inspección, luego de haber realizado un aterrizaje forzoso en un campo cercano a la localidad de Santa Rosa, Dpto. de Canelones, el día 12 de octubre decolaron en dicho aparato, desde el Aeródromo Gral. Artigas a la hora 16 y 42, el May. (PAM) Adolfo Cachón y el Sdo.1ra. (TE) Francisco Pérez, con aquella intención.

Su misión era probar el avión (S-24) a unos dos o tres mil pies de altura en todos los sectores en que se divide el campo y luego aterrizar. En su lugar hicieron varios pasajes bajos sobre el aeródromo y más tarde acrobacia a la altura que debía volar, descendiendo hasta una cota muy baja, momentos en que efectuaron una picada sobre el «taxiway» central y línea de estacionamiento de aviones, recobrando de esa actitud a unos diez o quince metros de altura, con un viraje vertical ascendente a la izquierda, quedando en una posición casi in-

vertida a sesenta o setenta metros del terreno, frente al hangar de la institución, a unos ciento cincuenta metros al oeste, al no poder dominar la máquina se estrellaron en el suelo, perdiendo la vida instantaneamente ambos tripulantes y el avión absolutamente irrecuperable.

Recepción y traslado en vuelo de los dos primeros Cessna A-37

Cuando la fábrica Cessna de Wichita, Kansas, Estados Unidos, estaba por finalizar la elaboración de los dos primeros aviones de ataque A-37, adquiridos por nuestra Fuerza Aérea, se envió a dicho país desde Uruguay al Bandeirante FAU 584, tripulado por el May. (PAM) Erich E. Buhl, Jefe del Grupo de Aviación No.6 (Transporte), el May. (PAM) Julio R. Araújo y el Cbo. (TE) Wellington Pérez; como pasajeros el May. (Av.) Asdrúbal Curbelo, Jefe del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), cuyo cometido fue recibir los dos aviones, el Tte.1ro. (TE) Félix Barreto y el Sgto.1° (TE) I. Heredia, con la misión de servir de apoyo en el vuelo «ferry» hasta Montevideo de los A-37. Con tal fin partieron de Carrasco el 15 de octubre haciendo en el primer día de vuelo: Tucumán en la República Argentina, Arica en Chile y Lima en Perú, donde pernoctaron. Al siguiente día, 18 de octubre, finalizaron el vuelo en Wichita, Kansas, aeródromo de la fábrica Cessna, sin inconvenientes. El 21 de octubre, todavía realizaron un vuelo al Estado de Luisiana en el día, con el objeto de traer el material auxiliar de apoyo para el vuelo «ferry» de los A-37.

En el ínterin los dos pilotos que habían hecho el curso de instructores de vuelo de los aviones A-37 en la Base Aérea de Barksdale de la USAF en Luisiana, los ahora Capitanes (PAM) Carlos M. Schopf y José M. Berastegui, se trasladaron a Wichita, Kansas. La recepción se efectuó en la Base Aérea de la USAF McConnell A.F.B. lindera con la fábrica Cessna; comenzándose a efectuar los vuelos de comprobación y pruebas a partir del 21 de octubre hasta el 24, con los dos aparatos a los cuales se les matriculó de la siguiente manera: A-37B-CE

No. de Serie	No. de Constructor	Matrícula
75-410	43540	FAU 270
75-411	43541	FAU 271

Son aeronaves biplazas, lado a lado, de ataque, con dos motores a reacción General Electric J85-GE-17A de 2850 libras de empuje cada uno.

El lunes 25 de octubre partieron hacia Montevideo desde la Base McConnell los dos A-37 y el Bandeirante. En el 270 venían el May. Curbelo y el Cap. Schopf y en el 271 el Cap. Berastegui y el Tte. Cnel. USAF retirado, técnico especialista, Virgil Creech, quien cumplía funciones como asesor técnico en la fábrica Cessna, de acuerdo al contrato de la compra de estas máquinas, no solo vendría en los vuelos «ferry» sino que permanecería en Uruguay por un tiempo hasta que nuestros técnicos estuvieron fogueados en estos aparatos.

En ese primer día de vuelo llegaron hasta la frontera con México en Brownsville, Texas, haciendo escala técnica en Randolph Field. Al día siguiente con dos paradas intermedias en Veracruz, México y en La Aurora, Guatemala, llegaron a Managua, Nicaragua, donde el avión 271 tuvo fallas en una bomba de uno de los motores, lo cual fue subsanado en el día pues al siguiente hicieron la ruta Managua a la Base Howard en la Zona del Canal de Panamá. El 28 de octubre con paradas en Cali, Colombia y Talara en Perú, arribaron a Lima donde pernoctaron. El 29 de octubre continuaron hacia Arica y Antofagasta en Chile, donde pasaron la noche. Al día siguiente cruzaron la cordillera de Los Andes y se quedaron en Mendoza, República Argentina; prosiguiendo el domingo 31 de octubre hasta Carrasco sin otra novedad.

En cada partida, desde los diferentes aeropuertos o bases aéreas, se adelantaba el Bandeirante despegando primero unos cuantos minutos antes que los A-37 para tratar de llegar más o menos juntos a la próxima etapa.

1976

En la semana posterior a sus arribos, se inspeccionaron los dos A-37 y se comenzó la instrucción de vuelo para habilitar a los demás

pilotos del Grupo de Caza, seleccionados para traer los otros seis A-37 en vuelo «ferry» a Uruguay.

El Museo Aeronáutico organiza y lleva a cabo la «Aero Expo 76»

El jueves 4 de noviembre el Museo Aeronáutico, con el apoyo de la Dirección de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, líneas aéreas, casas comerciales, organismos del Estado, Ejército y Armada Nacional, inauguró una muestra - exposición a la que denominó «Aero Expo 76», en un predio lindero al Museo, junto al Cilindro Municipal, donde se levantó una gran carpa en la cual se instalaron numerosos «stands» de compañías aéreas, casas comerciales, Entes Autónomos, etc., dejando lugar además, en su espacio cubierto, para un sitio donde se armó un escenario en el que todos los días se ofrecían espectáculos con diversas atracciones artísticas en los cuales intervenían actores y músicos nacionales.

El fin de esta «Aero Expo 76» fue recaudar fondos en ayuda del Museo Aeronáutico para con ellos ir solucionando sus acuciantes problemas económicos.

Lo más atractivo del evento, sin lugar a dudas, lo constituyó la exhibición de las diferentes piezas del acervo del Museo como los aeroplanos históricos, motores y hélices de otras épocas, etc. Todos los días se presentaba una banda de músicos militares, de las tres Fuerzas Armadas y del Ministerio del Interior.

La idea era que finalizara el 21 de noviembre, pero ante su éxito se postergó tres veces su terminación, clausurándose por último el domingo 12 de diciembre.

El Director del Museo, Cnel. (PAM) (R) Jaime Meregalli, «alma mater» y fundador de esta institución, con el sostén que le brindaron sus acólitos: el May. (PAM) (R) Tabaré Gálvez, el Tte.1ro. (PAM) (R) Júpiter Pérez y el Personal Subalterno retirado y en actividad que formaba parte de su plantilla, fueron los artífices del éxito.

La Fuerza Aérea selecciona el avión Beechcraft T-34 «Mentor» como entrenador para la Escuela Militar de Aeronáutica

Ante la necesidad de renovar sus aviones de adiestramiento, la Fuerza Aérea seleccionó para tal fin como la máquina con mejores condiciones, dentro de sus posibilidades económicas, al Beechcraft T-34 «Mentor» usado, buscándose dicho tipo de aparato, ya descontinuado en su fábrica, entre los diferentes acopiadores de esta clase de material en los Estados Unidos, cosa que no fue nada fácil, dadas las pobres condiciones en que se encontraban la mayoría de los que estaban en venta.

Varias de las firmas que se dedicaban a este negocio en los Estados Unidos fueron consultadas, ofreciéndose algunos aviones «Mentor» en la zona de Miami y adyacencias, como en condiciones para su uso en nuestra institución; por lo cual se comisionó al Agregado Adjunto en Washington, Tte.Cnel. (NDR) Guillermo M. Ferreiro para que se ocupara de su control. A su vez se designó el 19 de noviembre de 1976 al Cap. (PAM) (R) Ingeniero Aeronáutico José E. Villanueva en Misión Oficial a los Estados Unidos, con el objeto de que ejerciera una inspección y verificación sobre el real estado de los aparatos ofrecidos. Ambos oficiales fueron contestes en rechazar absolutamente lo ofrecido por su calamitoso estado, desenmascarando la pretensión de ciertas personas inescrupulosas que trataban de vendernos aeronaves no sólo en malas condiciones, sino además, que habían sufrido accidentes mayores.

De todos los aviones que se revisaron, solamente se aceptó un T-34A que presentó el Sr. Paul Pribbles, cuyo estado era impecable, el que se recibió en mayo de 1977, como se verá. Más tarde se solucionó favorablemente este problema, adquiriendo aviones usados por la Armada de los Estados Unidos.

Se pone en funcionamiento la Escuela de Seguridad y Defensa Nacional (ESEDENA)

1976

Al aprobarse el 21 de febrero de 1974 la Ley No.14.157 Orgánica de las Fuerzas Armadas, en sus Artículos 9 y 19 se creaba la Escuela de Seguridad y Defensa Nacional (ESEDENA), sin que hasta este momento se hubiera puesto a funcionar, debido a lo cual el Poder Ejecutivo el 9 de noviembre de 1976 por el Decreto No. 733/976 reglamentó y puso a marchar la referida Escuela, para funcionarios civiles y militares, cuya dotación permanente de Oficiales Superiores, Jefes, Oficiales y Personal Subalterno se proveyó por las tres Fuerzas en cantidades proporcionales a sus efectivos reales, rotándose los cargos entre ellas, como reza en el Artículo 32 de su Reglamento.

Se crea la Medalla «Al Mérito Aeronáutico» de la Fuerza Aérea

El 23 de noviembre, el medallón que realizara el escultor nacional don Juan Manuel Ferrari en 1893, todavía inédito, con el busto del Gral. José G. Artigas, por sobre un águila con las alas abiertas en actitud de remontar vuelo, llevando entre las garras, entrelazadas una cinta con la inscripción «Libertad, Paz, Trabajo, República Oriental del Uruguay», hasta ese momento perteneciente al Museo Nacional de Artes Plásticas, pasó por Resolución del Poder Ejecutivo a formar parte de la Fuerza Aérea Uruguaya, como símbolo representativo de la Fuerza. Y el 24 de noviembre de 1976, por Decreto N° 770/76, inserto en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional N° 7082, se creó la Medalla «Al Mérito Aeronáutico», para premiar a civiles y militares, nacionales o extranjeros, que hubieran prestado destacados servicios a la Aviación Nacional. El anverso era la réplica del Medallón símbolo de la Fuerza y el reverso decía «Al Mérito Aeronáutico» al centro, en el semicírculo superior «Fuerza Aérea Uruguaya» y en el semicírculo inferior cuatro estrellas.

Recepción y traslado en vuelo de los restantes seis A-37

Al igual que en la anterior oportunidad, se destacó un Bandeirante para que acompañara en el vuelo «ferry» a los aviones A-37 desde los Estados Unidos al Uruguay; por lo cual partió el 24 de noviembre desde Carrasco hacia los Estados Unidos el Bandeirante N° 582, con la tripulación formada por: el May. (PAM) Rúben Fernández, el Tte. 1° (PAM) José P. Banfi y el Sgto. (TE) César H. Maldez. Luego de efectuar un recorrido similar al vuelo realizado en octubre por el Bandeirante FAU 584, el FAU 582 arribó a Wichita, Kansas, el 27 de noviembre.

Los ocho pilotos del Grupo de Aviación N° 2 (Caza) y los tres técnicos que los acompañarían, todos seleccionados para el vuelo «ferry», más el técnico de Cessna Tte. Cnel. USAF (R) Virgil Creech, partieron desde Montevideo en línea aérea hacia Wichita, con el fin de recibir y traer los nuevos aviones.

El 1° de diciembre se efectuó la recepción de los aparatos en la Base Aérea de la USAF McConnell A.F.B. y ese día comenzaron los vuelos de comprobación y prueba, los que se extendieron hasta el 7 de diciembre.

Se trataba de los aviones A-37B-CE, los cuales fueron matriculados de la siguiente manera:

No. de Serie	No. de Fabricante	Matrícula
75-00412	43542	272
75-00413	43543	273
75-00414	43544	274
75-00415	43545	275
75-00416	43546	276
75-00417	43547	277

El 9 de diciembre partieron todos los aviones, incluído el Bandeirante, hacia Montevideo. Los A-37 se dividieron en dos secciones con las siguientes tripulaciones: Primera Sección, A-37 FAU.272 May. (PAM) Asdrúbal Curbelo y Cap. (PAM) Carlos Schopf, FAU 273 Tte.1ro. (PAM)

Alberto Castillo y Cbo.1ra. (TE) Luciano Castro, FAU 274 Cap. (PAM) Daniel Barral y Tte.Cnel.USAF (R) Virgil Creech; Segunda Sección A-37 FAU 275 Cap. (PAM) José M. Berastegui y Cap. (PAM) Hugo Reboledo, FAU 276 Tte.1ro. (PAM) Jorge R. Cobas y Sgto. (TE) Hugo H. Peralta, No.277 Cap. (PAM) Pedro Nicolini y Tte.1ro. (TE) Félix Barreto.

En el primer día volaron las dos secciones hasta Brownsville en la frontera con México, donde se separaron, pues la autoridad mexicana no autorizó el sobrevuelo de más de tres aviones militares por vez en su territorio, por lo cual prosiguió la Primera Sección, pernoctando en Veracruz, México, quedándose en Brownsville la Segunda Sección hasta el otro día; el Bandeirante continuó independientemente. Al siguiente día 10 de octubre, despegaron de Veracruz y de Brownsville las dos secciones y el Bandeirante; la Primera Sección se dirigió a La Aurora en Guatemala, donde arribó, encontrándose con que en esa jornada se festejaba el Día de la Fuerza Aérea de Guatemala, que es coincidente con el Día de la Virgen de Loreto, Patrona de la Aviación, lo que trastocó los planes que tenían para unirse las dos secciones y continuar juntas con el Bandeirante, debido a que la Segunda Sección que ya había pasado por Veracruz, donde aterrizó, cargó combustible y despegó hacia La Aurora, tuvo que regresar a esa ciudad mexicana al no ser autorizada por el mando guatemalteco a continuar a aquel aeropuerto debido a los festejos que impedían su aterrizaje, por lo tanto pernoctaron unos en la ciudad de Guatemala y otros en Veracruz. Al otro día 11 de octubre ambas secciones y el Bandeirante continuaron su vuelo, reuniéndose en Managua, Nicaragua, desde donde siguieron juntas hasta la Base Aérea de Howard A.F.B. en la Zona del Canal de Panamá, lugar en que se quedaron un día. Continuaron el 13 de diciembre hasta Lima, Perú, con paradas intermedias en Cali, Colombia y Talara, Perú. Al siguiente día continuaron la ruta hasta Antofagasta, Chile, pasando por Arica, Chile. El 15 de diciembre cruzaron la cordillera de Los Andes, deteniéndose en Mendoza, Argentina. Finalmente despegaron de Mendoza el 16, arribando los siete aviones a Carrasco, sin novedad.

A los inconvenientes que encontraron en la primera parte de su viaje, se sumó que no pudieron salir el 8 de diciembre como tenían previsto, debido a que ese día era feriado riguroso en Estados Unidos y no lograron rescatar la documentación para la exportación de las aeronaves que había sido enviada por nuestra embajada a la Casilla de Correos contratada para esas circunstancias por el Cap. Schopf, pues la Administración de Correos no funcionaba por el feriado y no hubo autoridad que solucionara el problema.

Promoción «Joaquín C. Sánchez» de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre reciben el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Promoción «Joaquín C. Sánchez», en memoria del que fuera Ministro de Guerra y Marina en el momento en que se creó la Escuela Militar de Aviación en 1916, de acuerdo al siguiente orden:
Pilotos Aviadores Militares:

Alf. (PAM)	Fernando J. Lamas
Alf. (PAM)	Antonio B. Barco
Alf. (PAM)	Jesús A. Farré
Alf. (PAM)	Nelson G. Juani
Alf. (PAM)	Carlos E. Sangenis
Alf. (PAM)	Rafael Gómez
Alf. (PAM)	Alberto Varela
Alf. (PAM)	Gustavo D. Aresse
Alf. (PAM)	Cícero A. Nunes
Alf. (PAM)	Carlos A. Palermo
Alf. (PAM)	Juan C. Pais
Alf. (PAM)	Julio C. Puente
Alf. (PAM)	Alberto Tissoni
Alf. (PAM)	Raymundo A. Delfino
Alf. (PAM)	Antonio J. Mastandrea
Alf. (PAM)	Federico G. Callorda
Alf. (PAM)	Nicolo C. Maltese
Alf. (PAM)	Ricardo Botta
Alf. (PAM)	Rodolfo B. Kuster
Alf. (PAM)	Gabriel Correa Luna

Alf. (PAM)	José E. Zeballos
Alf. (PAM)	Héctor J. Vendrell
Alf. (PAM)	Jorge C. Velázquez
Alf. (PAM)	Carlos M. Campoamor
Alf. (PAM)	Darwin O. Sotta
Alf. (PAM)	José C. Lupinacci
Alf. (PAM)	Guillermo A. Lawlor
Alf. (PAM)	Gustavo E. Sclavo
Alf. (PAM)	Pedro T. Benvenuto

Navegantes Diversos Roles:

Alf. (NDR)	Juan A. Silveira
Alf. (NDR)	Jorge Núñez
Alf. (NDR)	Manuel O. Burone
Alf. (NDR)	Héctor M. Martínez
Alf. (NDR)	Nelson Santa Lucía
Alf. (NDR)	Raúl W. Romero
Alf. (NDR)	Luis A. Rodríguez
Alf. (NDR)	Carlos E. Murguía
Alf. (NDR)	Daniel F. Weiss
Alf. (NDR)	Arturo Nisivoccia
Alf. (NDR)	Fernando D. Ramos
Alf. (NDR)	Alcides E. Maldonado
Alf. (NDR)	Raúl M. Grisolia
Alf. (NDR)	Carlos A. Blanco Zárate

Asimismo, en ese día junto a esta Promoción, se otorgó el ascenso a Alféreces (PAM) de la Reserva a los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica del Curso para Oficiales de Reserva, de acuerdo a este orden:

Alf. (PAM) de la Rva.	Jorge E. Dávila
Alf. (PAM) de la Rva.	Roberto Silveira
Alf. (PAM) de la Rva.	José M. Lataste
Alf. (PAM) de la Rva.	Nelson O. Fianza

El Apoyo de la Fuerza Aérea a PLUNA

La Fuerza Aérea como lo venía haciendo desde 1975, continuó brindando a PLUNA el apoyo necesario con sus aviones y pilotos para

mantener las líneas internacionales, cuando así lo requerían las circunstancias, prestando servicios en las rutas a Buenos Aires, Buenos Aires- Punta del Este, Asunción del Paraguay y Porto Alegre, con sus aviones Fokker F-27, Fairchild FH-227D y a veces con C-47/DC- 3. A partir de agosto de 1976 se sumó a estas rutas y a los aviones, el servicio que se dio de Montevideo a la ciudad de Bagé en el Estado de Río Grande del Sur, con aeronaves Bandeirante recibidas a fines de 1975.

De la misma forma se proporcionaban los servicios de PLUNA -TAMU al interior del país como se suministraban desde años atrás, de acuerdo al Convenio con este Ente Autónomo, usando los C-47/DC-3, F-27, FH-227D y Bandeirante, prestando asistencia a todo el interior de la República, con regularidad y puntualidad, habiendo transportado en el año 1976, 70.567 pasajeros en todas las líneas del convenio.

1977

Convenio con la Fuerza Aérea Argentina para la adquisición de aviones North American F-86F "Sabre"

Al haber recibido la Fuerza Aérea Argentina en 1975 los aviones de combate Douglas A-4C "Skyhawk", se preveía en 1977 la desactivación de los North American F-86F "Sabre" que equipaban el Escuadrón I de caza de la citada Fuerza. Por dicha razón la Fuerza Aérea Uruguaya entró en tratativas con la F.A.A. a fin de adquirir esos aparatos (12 en total) para el Grupo de Aviación N° 2 (Caza).

Dentro del marco de esta operación, cuya factibilidad era posible si no se interponían razones ajenas a los dos países, que ya se habían puesto de acuerdo, la Fuerza Aérea Uruguaya envió dos pilotos del Grupo de Aviación N°2 (Caza) para recibir entrenamiento en F-86F, en las personas de los Ttes.1eros. (Avs.) Oscar Lumillo y Ariel Niemann, quienes arribaron a la IV Brigada Aérea de la F.A.A. en Mendoza, en la primera quincena de enero de 1977.

Allí efectuaron en la Escuela de Caza, un Curso de Estandarización de Procedimientos Aéreos de Combate (CEPAC), en aviones Morane Saulnier 760 "Paris" de los Escuadrones II y III de la IV Brigada Aérea , consistente en teoría y 250 horas de vuelo.

En setiembre de 1977 pasaron a volar en F-86F del Escuadrón I, complentando 60 horas de vuelo, realizando un entrenamiento exhaustivo, como integrantes de dicha unidad.

Asimismo, varios mecánicos y técnicos del Grupo 2 hicieron cursos sobre diferentes especialidades del referido aparato.

Sin embargo todo este esfuerzo fue estéril, pues no logramos recibir esos aviones, ante la negativa de los Estados Unidos, dado que en definitiva ese país conservaba la propiedad de los mismos de acuerdo a cláusulas del convenio firmado oportunamente con la Argentina cuando se los entregaron.

Dos nuevos Alféreces de la Promoción «Joaquín C. Sánchez»

Con fecha 1ero. de febrero recibieron sus despachos de Alféreces los alumnos de la Promoción «Joaquín C. Sánchez», Cadetes Daniel M. Puyol y Carlos E. Arriola en los siguientes escalafones:

Pilotos Aviadores Militares Alf. (PAM) Daniel H. Puyol
Navegantes Diversos Roles Alf. (NDR) Carlos E. Arriola

La XVII CONJEFAMER en Uruguay

En 1961 se realizó la primera Conferencia de Jefes de las Fuerzas Aéreas Americanas; desde ese año ininterrumpidamente se vienen efectuando rotativamente en los diferentes países americanos, estas reuniones de los jerarcas de las diferentes Fuerzas Aéreas de nuestro continente.

En el año 1977 le correspondió a Uruguay organizar la XVII Conferencia en Punta del Este y Montevideo, la cual se extendió entre los días 14 y 17 de marzo, habiendo intervenido: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guate-

mala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. Además asistieron como observadores: Canadá, Costa Rica y Haiti; como invitados especiales México y la Junta Interamericana de Defensa.

Este evento se desarrolló con plena éxito en la Sala de Congresos del Hotel San Rafael de Punta del Este, presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brig. Gral. Dante Paladini.

Se aprovechó la presencia de todas estas delegaciones para conmemorar con mayor brillo el «Día de la Fuerza Aérea» cuya ceremonia central tuvo lugar a las 18:00 horas del 17 de marzo en la Plaza Independencia de Montevideo estando presente el Presidente de la República y las más altas autoridades civiles y militares.

La clausura se produjo en la noche del 17 de marzo en el Salón de Fiestas del Hotel Carrasco, con una recepción que ofreció el Comandante en Jefe y su señora esposa.

Se inauguran las nuevas pistas de Durazno

El domingo 17 de abril con la presencia del Presidente de la República, tuvo lugar la inauguración al medio día del aeropuerto de alternativa de Durazno, al que se le denominó «Santa Bernardina» (sin que ese nombre se oficializara nunca), con el aterrizaje de un avión Boeing 707 carguero, de la compañía VARIG, en el cual arribó el Director de Operaciones de dicha empresa Comandante Joâo Stepanski, quien hizo entrega de un recuerdo del vuelo al Presidente de la República.

Asimismo sobrevolaron el nuevo aeropuerto once aviones a reacción T-33 y A-37 en sendas formaciones y luego aterrizaron y despegaron de las flamantes pistas recién estrenadas.

Creación del Departamento de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea

Con el fin de centralizar la planificación, promoción, coordinación y dirección de las actividades de tiro y educación física de la Fuerza

Aérea, el Comando General resolvió con fecha 26 de abril crear el Departamento de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea.

Tiene como misión planificar, promover, coordinar y dirigir las actividades de tiro y educación física de las unidades de la Fuerza Aérea con excepción del tiro aéreo.

Asimismo asesora al Comando en todo lo relativo a tiro y educación física.

En sus orígenes era dependiente del C.A.D.E (Comando Aéreo de Entrenamiento) hoy forma parte del C.A.P. (Comando Aéreo de Personal).

Su primer Jefe fue el Cnel. (PAM) Julio C. Botta, designado el 24 de mayo de 1977.

Se recibe el primer T-34A «Mentor»

El 26 de mayo arriba a Carrasco el primer avión Beechcraft T-34A «Mentor» que adquiere la Fuerza Aérea usado en los Estados Unidos.

Se trata de un T-34A-BH modelo A45, biplaza en tandem, con motor Continental O-470-15 de 225 HP, cuyo número de fabricante era G.133, la Fuerza Aérea, lo matriculó con el número 650.

Fue traído en vuelo por la ruta del Pacífico desde los Estados Unidos por el Sr. Paul Pribbles, quien lo había enajenado a la Fuerza Aérea luego de un repaso y pintura general que lo dejó en estado impecable.

Trágico accidente con un Bandeirante

La Fuerza Aérea continuaba brindando el servicio de transporte aéreo al interior del país, de acuerdo al convenio PLUNA - TAMU. En uno de esos vuelos realizado el día 20 de junio, despegó de Carrasco a las 18:03 horas local el Bandeirante C-95 FAU584 tripulado por el Tte.Cnel. (PAM) Dámaso Cuadro como Comandante y el Tte.2do. (PAM) Hugo Velázquez de co- piloto, con trece pasajeros a bordo, cumpliendo el vuelo TAMU 11 a Salto.

El viaje se desarrolló normalmente, arribando a la zona de Salto aproximadamente a las 19 y 25 local en plena noche, comenzando una aproximación por intrumentos a la pista 04 por encontrarse el aeropuerto en condiciones meteorológicas adversas, ya que la visibilidad horizontal estaba reducida por neblina y llovizna a cuatro o seis kilómetros y el techo de doscientos cincuenta a trescientos metros de altura. La aproximación se efectuó de acuerdo al padrón de descenso, hasta que el avión quedó alineado con la pista, pero muy bajo con respecto al ángulo que debía mantener; a unos quinientos metros de la cabecera de la pista, ya muy debajo de la altura de acercamiento, hizo contacto con un monte de naranjos, accidentándose con trágicos resultados, pues sus dos pilotos fallecieron al igual que tres pasajeros, otros seis quedaron heridos leves; el aparato se destruyó.

Se da de alta un avión Cessna 170B

El 13 de julio por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1751, se da de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, el avión Cessna 170B,número de constructor 26912, cuadriplaza, con motor Continental de 145 HP, matrícula CX-ANO, por la Resolución del Juez Militar de Instrucción de 3er. Turno, que decretó su entrega en calidad de comodato a la Fuerza Aérea el 28 de febrero de 1977.

Se matriculó FAU 736, asignándose a la U.S.A.C.B.L.

El Aeropuerto Nacional de Carrasco pasa a denominarse Aeropuerto Internacional de Carrasco

Ante una gestión promovida por la Dirección General de Aeropuertos Nacionales y la Dirección General de Aviación Civil del Uruguay, el Poder Ejecutivo por la Resolución N° 52.118 de fecha 16 de agosto, cambió la denominación del Aeropuerto Nacional de Carrasco, que ostentaba desde su nacimiento como obra nacional en 1941, por el más razonable, dado su destino de: Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Por primera vez se usó Durazno como aeropuerto de alternativa en esta segunda época de su historia

En los años treinta, cuando el campo de aviación de Durazno era usado por la compañía Air France como alternativa, dos veces de noche en 1938, se empleó en emergencias con los trimotres Dewoitine de la empresa, en esa primera época de su historia.

Luego en los años setenta, como vimos se transformó en un verdadero aeropuerto de alternativa con sus ayudas y pistas de concreto.

El 22 de agosto una espesa niebla cubrió todo el sur del país. Tres vuelos de TAMU-PLUNA que venían a Montevideo de Salto, Artigas y Melo y otros privados, por primera vez usaron el aeropuerto Tte.2do. Mario Walter Parallada de Durazno como alternativa y se vieron obligados pernoctar en él, porque recién el 23 al mediodía levantó la niebla.

El Cnel. (PAM) Nery Egaña es designado Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores

Con fecha 14 de setiembre, el Poder Ejecutivo designó al Cnel. (PAM) Nery Egaña, Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores, relevando el 25 de setiembre en ese cargo al Cnel. (PAM) Walther Machado, quien pasó a prestar servicios en el Comando General de la Fuerza Aérea.

Aero - Expo 77

Luego del éxito obtenido en el año 1976 con la Aero-Expo 76 que había organizado el Museo Aeronáutico, su Director el Cnel. (PAM) Jaime Meregalli, con la autorización del Comando decidió organizar otra semejante en 1977.

Con tal fin se fue planeando y preparando todo lo concerniente a dicho evento, anunciándose su realización para el mes de noviembre,

en una conferencia de prensa que efectuó en el mes de agosto el Cnel. Meregalli.

La conformación de la Aero-Expo 77 fue bastante más compleja que la anterior, mucho más amplia y espaciosa, usándose el Cilindro Municipal convenientemente preparado como lugar de exposición de «stands», al igual que tres grandes carpas donde se ofrecían espectáculos en un escenario montado en una de ellas, sumando todo más de cincuenta mil metros cuadrados de superficie.

Lo complicado y dificultoso de dicho acontecimiento, con la cantidad de casas comerciales que intervinieron, desbordó la atención que podía darle el Cnel. Meregalli, sufriendo este un quebranto de salud que lo alejó de su organización y dirección, viéndose abligado el Comando General a nombrar el 20 de octubre una Comisión Administradora de la Aero-Expo 77, cuyos cometidos fueron: organización, administración y supervisión de la muestra; estuvo integrada por ocho Jefes y Oficiales, presidida por el Cnel. (PAM) Carlos P. Pache.

Se inauguró el 4 de noviembre con gran éxito de público que colmó las instalaciones de los Aero-Expo durante todas los días en que estuvo abierta, habiendo ingresado más de 300.000 personas hasta el 4 de diciembre, día en que se clausuró.

El producido total de esta muestra se destinó íntegramente a las obras del Hospital Pereira Rossell de niños.

Promoción «General Alfonso Montero Pérez» de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre reciben el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica de la Promoción «General Alfonso Montero Pérez», denominativo puesto en recuerdo del Precursor de la Aeronáutica de dicho nombre, discípulo del primer Curso de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación en 1917; de acuerdo al siguiente orden de precedencia:

Pilotos Aviadores Militares: 1977

Alf. (PAM)	Oscar L. Pírez
Alf. (PAM)	Alvaro D. Rosso
Alf. (PAM)	Julio R. Ruggeri
Alf. (PAM)	Hugo E. Dávila
Alf. (PAM)	Miguel A. Dobrich
Alf. (PAM)	Carlos A. Morassi
Alf. (PAM)	José T. Odini
Alf. (PAM)	Anibal G. Bueno
Alf. (PAM)	Mario J. Gauto
Alf. (PAM)	Ulises A. Berreta
Alf. (PAM)	Eduardo Jackson
Alf. (PAM)	Miguel A. Bottazzi
Alf. (PAM)	Pablo Tarabal
Alf. (PAM)	Alvaro F. González
Alf. (PAM)	Roberto J. Moreno
Alf. (PAM)	Sergio P. Richieri
Alf. (PAM)	Augusto C. Rondán
Alf. (PAM)	Gonzalo M. Zuloaga
Alf. (PAM)	José E. Terra
Alf. (PAM)	Guillermo Teyza
Alf. (PAM)	Carlos M. Castagnet
Alf. (PAM)	Gonzalo Irabuena
Alf. (PAM)	Claudio J. Rey
Alf. (PAM)	Diego R.Alves
Alf. (PAM)	Julio E. Spinelli
Alf. (PAM)	Carlos D. Ramírez
Alf. (PAM)	Hugo H. Ruggiero

Navegantes Diversos Roles:

Alf. (NDR)	Gerardo D. Rosso
Alf. (NDR)	Gualberto Reggio
Alf. (NDR)	Mario C. Sayans
Alf. (NDR)	Héctor D. Grisolia
Alf. (NDR)	Walter S. Calabria
Alf. (NDR)	Raúl M. Vendrell
Alf. (NDR)	José M. Martí
Alf. (NDR)	José E. Pérez Calvo
Alf. (NDR)	Ramón E. Vigil
Alf. (NDR)	Julio C. Camarano
Alf. (NDR)	Washington L. Morales

Alf. (NDR)	James L. Vallar
Alf. (NDR)	Roberto H. Rodríguez
Alf. (NDR)	Luis A. Cotelo
Alf. (NDR)	Eduardo L. Carbajal
Alf. (NDR)	Gregorio C. Iguini
Alf. (NDR)	Alexis B. Martínez
Alf. (NDR)	Raúl J. Marset
Alf. (NDR)	Mario F. Siverio
Alf. (NDR)	Eduardo F. Gastambide
Alf. (NDR)	Omar E. Viera
Alf. (NDR)	Sergio A. Campos

Realizaciones de la Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN)

La Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN) venía efectuando en este año de 1977, una serie de obras aeroportuarias que fueron mejorando radicalmente la pobre infraestructura existente, sin contar la puesta en marcha del aeropuerto de alternativa de Durazno.

En marzo se procedió a la puesta en funcionamiento de una aeroestación de 4500 metros cuadrados en el aeropuerto de El Jagüel en Punta del Este, donde ya se había inaugurado la pista bituminizada de 1500 mts. de largo por 20 de ancho.

En mayo se inauguró la pista bituminizada del aeropuerto de la ciudad de Melo y se emprendió la tarea de levantar la aeroestación.

En diciembre quedó librado al público la nueva aeroestación del aeropuerto departamental de Artigas, que ya había puesto en funcionamiento su pista bituminizada.

Entrega del FH-227 FAU 572 en la fábrica Fairchild de Hagerstown en el Estado de Maryland, Estados Unidos- Sgto. (TE) Arol Sánchez, Tte. 1° (PAM) Adolfo Y. Pereyra, Cnel. (PAM) Hebert R. Pampillón, representante de la fábrica, Cnel. (PAM) Luis E. Revello y Cadete Fernando A. Figueroa. Agosto de 1973

18 de Mayo de 1974. Cuerpos de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica desfilando en "Las Piedras"

Escuela de comando y Estado Mayor Aéreo

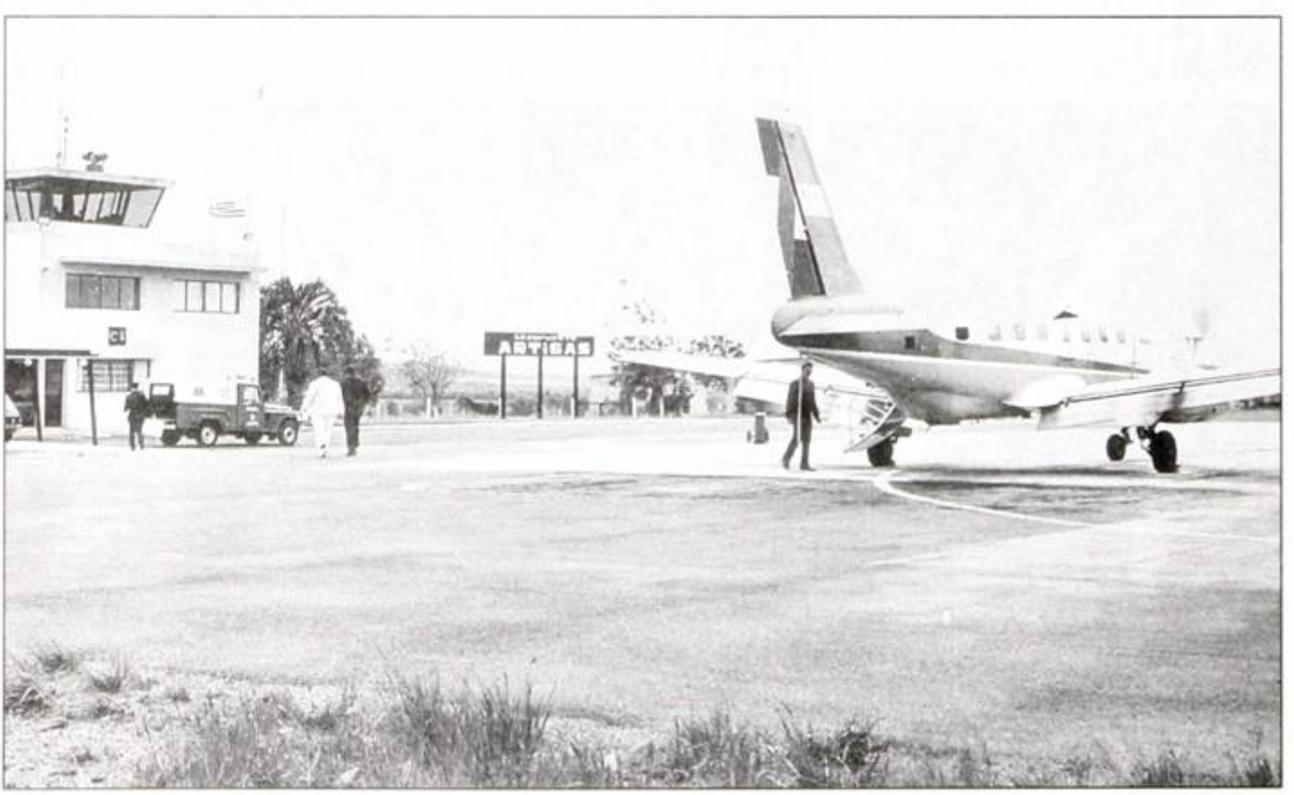
Salto, abril de 1975. Exposición Agraria-Industrial. Muestra del Museo Aeronáutico.

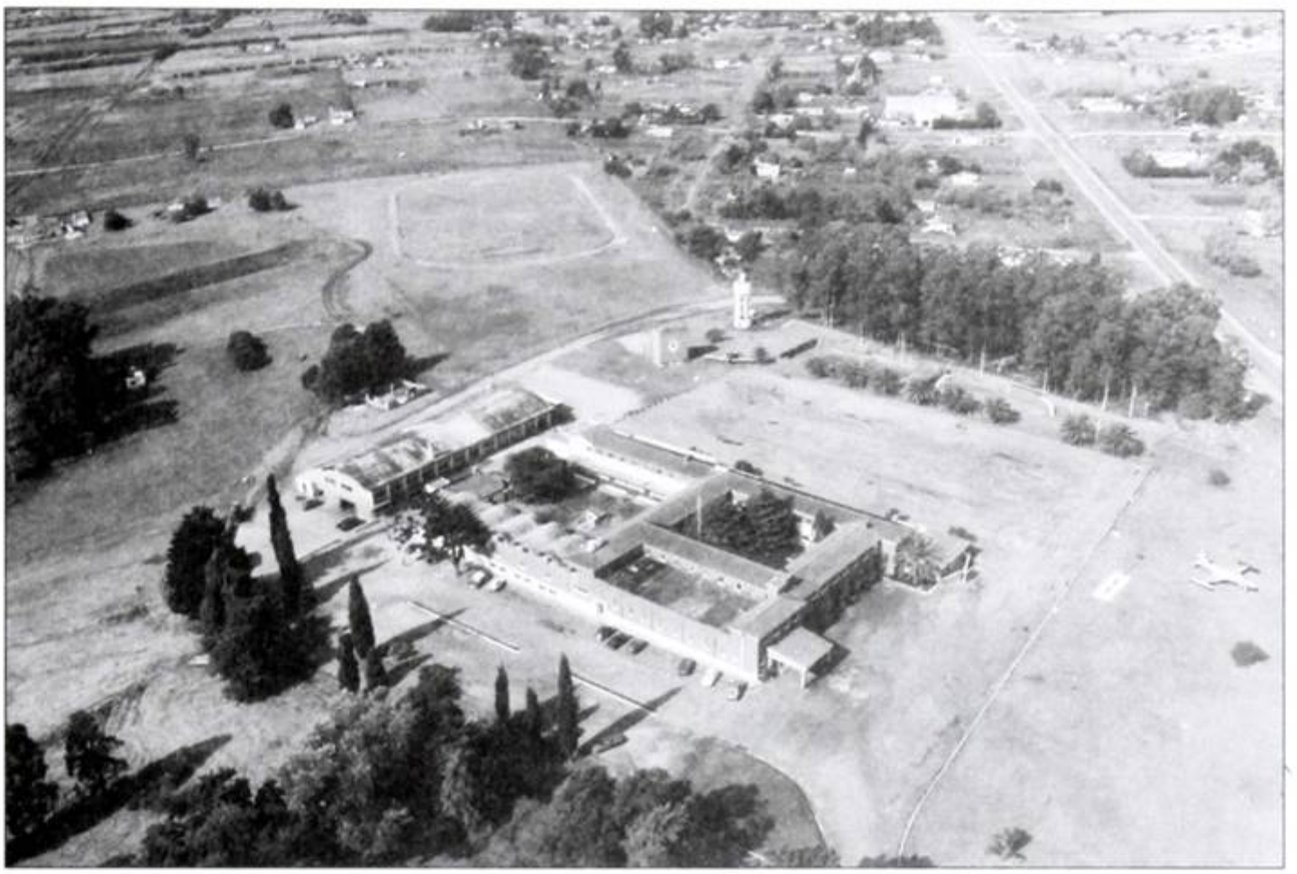
10 de agosto de 1975. Urna del Cap. J. M. Boiso Lanza llega al nuevo Panteón de la Fuerza Aérea

Embraer C-95 "Bandeirante" FAU 580, 1975

Bell UH-1B FAU 061

Aeropuerto de Artigas, Mayo de 1977





Vista aérea de la Escuela Técnica de Aeronáutica

T-33 FAU 205

Capítulo Decimosegundo

La Fuerza Aérea con su ley orgánica

1978-1983

El Cnel.(Av.) Luis E. Revello es designado Agregado Aeronáutico en Chile

1978

Por la Resolución N° 52.596 del Poder Ejecutivo, de fecha 3 de enero, se designó Agregado Aeronáutico a la Embajada del Uruguay en la República de Chile al Cnel. (Av.) Luis E. Revello.

De esta manera se abrió la Agregatura Aeronáutica en ese país hermano donde, en los albores de la aviación estudiaron dos de nuestros fundadores, los Ttes. 1eros. Juan Manuel Boiso Lanza y Adhemar Sáenz Lacueva.

Se aprueba la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea

Se publica en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional (R) N° 1924, de fecha 16 de enero de 1978, la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea N° 14.747 que había sido aprobada por el Consejo de Estado el día 27 de diciembre de 1977 y un día después promulgada por el Poder Ejecutivo. En ella se define a la Fuerza Aérea como la rama de las Fuerzas Armadas que se encuentra organizada, equipada y entrenada para planificar, conducir y ejecutar los actos que impone la Defensa Nacional en lo referente al poder aeroespacial. Y se le da como misión fundamental la de dar seguridad nacional, exterior e interior, en cooperación con los otros componentes de las Fuerzas Armadas.

Por esta Ley, dos organismos que dependían del Ministerio de Defensa Nacional, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Aeropuertos Nacionales pasan a depender de la Fuerza

Aérea, el último de estos toma la denominación de Dirección General de Infraestructura Aeronáutica (D.G.I.A). Los dos dependen de una sola entidad que se denominará Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA).

De acuerdo a esta ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, será designado por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Comandante en Jefe saliente o quien lo subrogue. Dicha propuesta será el resultado de la elección secreta que realice la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, de la lista de Brigadieres Generales. El Comandante en Jefe tendrá doble voto para esta elección. Se crea también el cargo de Vice Comandante en Jefe.

Entre los cambios importantes que trajo esta Ley Orgánica es dable destacar los siguientes:

El Personal Militar que compone la Fuerza Aérea se dividirá en dos categorías:

A) Personal Superior
B) Personal Subalterno

A su vez el Personal Superior se dividirá en:

CUERPO AÉREO: Escalafón «A» Aviadores (Av.)
Escalafón «B» Navegantes (Nav.)

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE:
Escalafón «C» Seguridad Terrestre (ST)

CUERPO TÉCNICO:
Escalafón :»D» Administración y Abastecimiento (A.A)
Escalafón «E» Mantenimiento (Mant.)
Escalafón «F» Comunicaciones y Electrónica (CyE)
Escalafón «G» Meteorología (Met)
Escalafón «H» Sanidad Aeroespacial (Especializados en Medicina Aeronáutica) (S.A.)

El Personal Subalterno se organizará en cuatro Escalafones:

A) Aerotécnico (A.T)
B) Administrativo (Adm)
C) Seguridad Terrestre (S.T.)
D) Servicios Generales (S.G.)

1978

Cambios de jerarquías

1978

En virtud de lo dispuesto por la Ley N° 14.747. Orgánica de la Fuerza Aérea, por la Circular 1/978 del Ministerio de Defensa Nacional se modificaron las denominaciones de los grados de los Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, de la siguiente manera: el Brigadier General Dante Paladini pasó a denominar su jerarquía, Teniente General (Av.); y los Brigadieres: José P. Jaume, Raúl J. Bendahan, José D. Cardozo y Jorge A. Borad, pasaron a denominar su jerarquía, Brigadier General (Av.).

El Tte. Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Al cumplir la edad límite en la jerarquía de Oficial General, por mandato imperativo de las disposiciones legales que rigen las actividades de la Fuerza Aérea, el 22 de enero pasó a situación de retiro el Tte. Gral. (Av.) Dante Paladini: dejando vacante su cargo de Comandante en Jefe.

De acuerdo a la nueva Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, el 17 de enero el Poder Ejecutivo designó Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea con fecha 22 de enero de 1978 al Brig. Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan, luego de la elección secreta que realizó la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, ascendiendo con esta misma fecha al grado de Tte. Gral. (Av.).

La transmisión del mando se realizó el día 22 de enero accediendo de esta manera al Comando General de la Fuerza Aérea el Tte. Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan.

Homenaje al Tte. Gral (Av.) (R) Dante Paladini

Con motivo de haber pasado a situación de retiro el Tte.Gral. (Av.) (R) Dante Paladini, se realizó una ceremonia en su honor el día 2 febrero en la Brigada Aérea I, con la presencia del Presidente de la República, autoridades nacionales y representantes extranjeros, la que consistió en palabras del Comandante en Jefe de la F.A. alusivas al hecho, la entrega de una medalla recordatoria y un desfile terrestre y aéreo.

Gravísimo accidente de un C-47 en Artigas

En un vuelo TAMU que realizaba el C-47 FAU 511 del Grupo de Aviación N° 3 (Transporte) el 10 de febrero, el cual había partido de Carrasco a Salto y de allí a Artigas, para luego dirigirse a Rivera, era tripulado por el May. (Av.) Roberto A. Ferradás como Piloto Principal, el Cap. (Av.) Néstor Pimienta como Copiloto, el Alf. (Av.) Daniel U. Marchesano como copiloto, el Sdo. 1° (TE) Julio C. Rodríguez como mecánico, el Cbo. (TE) Ricardo Masollu como Radio Operador y el Sdo. 1° (TE) Mario de los Angeles como camarero. Aterrizó en Artigas desde Salto a las 11 y 49 horas, dejando en la plataforma el motor derecho en marcha, mientras bajaban y subían los pasajeros, pues había tenido problemas con su arranque.

Con todo pronto y 38 pasajeros (23 mayores y 15 menores) en su interior, incluido el Sgto. Nery Pereira de la Fuerza Aérea, despegó de Artigas rumbo a Rivera a la hora 12 y 18 de la pista 10 (hacia la ciudad), dos minutos más tarde y a unos ochocientos pies de altura estimados, falló el motor derecho, por lo cual el piloto embandera la hélice, procediendo a regresar al aeródromo volando con un solo motor, haciendo un tránsito por la derecha a baja altitud y sesgado con la pista que pretendía tomar, es decir nuevamente la 10; baja el tren de aterrizaje y luego va virando a la derecha para tomar la pierna final, pero se pasa de la cabecera y del eje de la pista, por lo cual cierra el virage a la derecha tratando de alinearse, lo que acerca al avión a la velocidad de pérdida, cuando esta se produce el aparato cae verticalmente estrellándose, con la pérdida total de las vidas de los 44 ocupantes y la aeronave destruida.

Se crean los Regimientos Tácticos N° 1 y N° 2

Ante una gestión del Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo por el Decreto N° 301/977 de fecha 31 de mayo de 1977 creó los Regimientos Tácticos N° 1 y N°2 con los Grupos de Aviación que en ese momento contaba la Fuerza Aérea. Dicha creación fue publicada en la Orden del Comando General de la F.A. N° 1787 del 27 de febrero de 1978.

1978

1978

En esa misma O.C.G.F.A. se dio a conocer la integración y dependencia del Regimiento Táctico N° 2, el cual se formó con los Grupos de Aviación N°1 (Instrucción y Entrenamiento) y N° 2 (Caza); su dependencia pasó a ser del jefe de la Brigada Aérea II, aunque el Grupo N° 2 (Caza) mantuvo su asiento en la Brigada Aérea I, hasta su traslado, más adelante, a la Brigada Aérea II.

Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Manuel E. Buadas

El 23 de febrero el poder Ejecutivo, luego que el Consejo de Estado concediera la venia correspondiente el 21 de febrero, confirió con fecha 1° de febrero de 1978 el ascenso al grado de Brigadier General (Av.) al Cnel. (Av.) Manuel E. Buadas.

El Brig.Gral. (Av.) Buadas, egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Aeronáutica el 20 de diciembre de 1945, continuando su carrera profesional como alumno del Curso de Aplicación en la Escuela Militar de Aeronáutica, donde recibió su brevet de Piloto Aviador Militar en 1946.

Prestó importantes servicios en la Aeronáutica Militar y Fuerza Aérea, alcanzando el máximo cargo de Comandante en Jefe.

Se reglamenta la Organización de las Brigadas Aéreas

De acuerdo a la Reglamentación de la Fuerza Aérea N° 23-16 de fecha 7 de marzo de 1978, la organización de las Brigadas Aéreas, será la siguiente:

a- Cuartel General de la Brigada
b- Regimientos Tácticos y/o Grupos Tácticos
c- Regimientos de Servicio de Base

Acorde con esta Reglamentación de la Fuerza Aérea, la Brigada Aérea I fue integrada con el Cuartel General; el Regimiento Táctico N° 1, compuesto por los Grupos de Aviación Nos. 3,4,5,6 y Grupo Foto-

gráfico; y el Regimiento de Base compuesto por los Grupos de Material, Administración y Personal e Intendencia.

La Brigada Aérea II se integró por el Cuartel General de la Brigada; el Regimiento Táctico N° 2, compuesto por los Grupos de Aviación N° 1 y N° 2; y el Regimiento de Base, compuesto por los Grupos de Material, Administración y Personal e Intendencia.

Se reciben los aviones Beechcraft T-34B «Mentor»

El día 16 de marzo arribaron al Aeropuerto de Carrasco en la bodega de un avión carguero CL-44 «Canadair» de la compañía Aero Uruguay, ocho aviones Beechcraft T-34B «Mentor», último embarque de una serie de treinta aviones usados de este tipo adquiridos en los Estados Unidos por la Fuerza Aérea.

Dichos aparatos, los cuales habían pertenecido a la Aviación Naval de los Estados Unidos, fueron seleccionados de un grupo mayor y se encontraban en muy buen estado, habiendo comenzado su traslado al Uruguay en noviembre de 1977.

Sus características eran semejantes al T-34 A; en esta versión de la Aviación Naval de los Estados Unidos, venían con un motor Continental de 225 HP 0-470-4. Se les comenzó a armar, acondicionar, pintar y matricular de acuerdo al siguiente orden:

Bureau Numbers	Matrícula FAU
Bu 140754	660
Bu 140761	661
Bu 140750	662
Bu 140878	663
Bu 140732	664
Bu 140832	665
Bu 140684	666
Bu 140847	667
Bu 140704	668
Bu 140890	669
Bu 140760	670

1978

Bureau Numbers	Matrícula FAU
Bu 140769	671
Bu 140710	672
Bu 140714	673
Bu 140735	674
Bu 140888	675
Bu 140889	676
Bu 144017	677
Bu 140694	678

Asignándoles a la Brigada Aérea II menos el 669, el 670, el 676 y el 677 que lo fueron a la E.M.A. Los restantes se acondicionaron más adelante.

Se reciben por donación dos aviones T-6 desde Chile

Con motivo de la «Semana de la Fuerza Aérea de Chile» que se conmemoró en el año 1978, este hermano país donó a la Fuerza Aérea Uruguaya dos aviones North American T-6, los que fueron traídos en vuelo por tripulaciones uruguayas.

Se trataba de dos aparatos cuyos números de serie con los cuales se dieron de alta en la Fuerza Aérea Uruguaya el 18 de agosto, no son coincidentes con los normales que llevaban estos aviones por los que hubo que identificarlos solamente como T-6 de la siguiente forma:

	N° de constructor	matrícula
T-6D-NT	88-18168	FAU 378
T-6G-1-NH	182-821	FAU 379

El 21 de marzo, día de la Fuerza Aérea de Chile partieron de Santiago de Chile hacia Montevideo en vuelo «ferry» los dos aviones: en el FAU 378 el Tte. 2do. (Av.) Edgardo Menéndez y el Sgto. 1° (A.T.) Gerardo Falcone y en el FAU 379 el May. (Av.) Walter S. Dopazo y el Sgto. 1° (A.T.) (R) José Moreira. En el primer día hicieron la etapa a Mendoza y Mercedes en la República Argentina, te-

niendo que pernoctar en esa última localidad por mal tiempo. Al otro día 22 de marzo permanecieron en Mercedes por continuación del mal tiempo; reiniciaron el vuelo el 23 de marzo haciendo una escala en Ezeiza, Buenos Aires, continuando el vuelo a Carrasco donde entregaron los aviones.

Los dos T-6 fueron asignados el Grupo de Aviación N° 1 (Intr. y Entr.) de la Brigada Aérea II.

Se otorga a tres pioneros de la aviación la medalla «Al Mérito Aeronáutico»

Con motivo de resaltar el hecho de haber integrado la primera Promoción de Oficiales egresados de la Escuela Militar de Aviación, en el año 1918, el Poder Ejecutivo a solicitud de la Fuerza Aérea, otorgó la medalla «Al Mérito Aeronáutico» a los Sres: General (R) Tydeo Larre Borges, Coronel (R) Dr. Efraín González Conzi y al Capitán (R) Dr. Alberto Demichelli.

Dicha distinción tuvo lugar durante la conmemoración del 65° aniversario de la Fuerza Aérea, el día 17 de marzo, en la sede del Comando General de la institución.

El Cnel. (Av.) Eugenio Sclavo, Director General de PLUNA; El Cnel. (Av.) Julio Uría, Director Ejecutivo para Planes y Operaciones

Con motivo del ascenso y por consiguiente cambio de destino del Brigadier General (Av.) Manuel E. Buadas, la Dirección General de PLUNA quedó acéfala, designándose el 11 de abril en ese cargo al Cnel. (Av.) Eugenio Sclavo.

De la misma forma, al quedar vacante el cargo de Director Ejecutivo para Planes y Operaciones, al haber sido destinado el Cnel. (Av.) Luis E. Revello como Agregado Aeronáutico en Chile, se le confió ese puesto al Cnel. (Av.) Julio Uría.

1978

Pilotos y Navegantes de la Fuerza Aérea volando en PLUNA

1978

La relación de la Fuerza Aérea con el Ente Autónomo PLUNA, no sólo fue con vínculos exclusivamente entre Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales que se desempeñaron como ejecutivos en dicho organismo, también tuvieron injerencia directa en el vuelo de sus aeronaves como aviadores e ingenieros de vuelo.

En abril de 1978 varios Jefes y Oficiales se integraron a las tripulaciones de PLUNA. Inicialmente hicieron cursos de pilotaje e ingenieros de vuelo del avión Boeing 727 en Santiago de Chile; los primeros en formar parte de dichas tripulaciones fueron: el Tte. Cnel. (Av.) Carlos H. Muñoa, May. (Av.) Sergio Badano, May. (Av.) Walter A. Pintos y May. (Av.) Ricardo A. Zecca, como aviadores; y Tte.2° (Nav.) Roberto Cáceres y Tte.2° (Nav.) Gustavo Urban, como ingenieros de vuelo.

El Tte. Gral. (Av.) (R) Dante Paladini Embajador en Chile

El Poder Ejecutivo resolvió en el mes de marzo de 1978 designar Embajador de nuestro país en la República de Chile, al Tte. Gral. (Av.) (R) Dante Paladini, quien se hizo cargo de ese importante cargo diplomático en el mes de mayo de ese mes.

Se designa al Cnel. (Av.) Héctor Calafí Miembro del Directorio Interventor de la Administración Nacional de Puertos

De acuerdo a lo solicitado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el objeto de completar la nómina del Directorio Interventor de la Administración Nacional de Puertos, el Poder Ejecutivo designó al Cnel. (Av.) Héctor Calafí para prestar servicios en el ESMACO en «Comisión» en dicho Ministerio, como Miembro Interventor en ese organismo en la fecha 1° de agosto de 1978, al haber sido trasladado a otro destino el Cnel. (Av.) Dewar Viña, quien ocupaba tal cargo.

Grupo Fotográfico de la Fuerza Aérea

El Grupo Fotográfico se organizó de acuerdo a lo establecido en la Reglamentación de la Fuerza Aérea Nº 23-16 A, como integrante del Regimiento Táctico Nº 1.

De acuerdo a la O.C.G.F.A. Nº 1811 del 18 de agosto, le fueron asignados el personal, medios e infraestructura de la Sección Fotografía del Grupo de Aviación Nº 3 (Transporte); a su vez le destinaron los siguientes aviones: el U-4B Aero Comander 680 FAU 501 y el T-6 FAU 337, quedando responsable del mantenimiento del referido material de vuelo la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento.

Se recibe un avión Bandeirante por compra directa

Autorizada por el Poder Ejecutivo la adquisición directa de un avión Embraer 110 Bandeirante, para transporte y misión fotográfica, como sustituto del accidentado en Salto el año anterior, la Fuerza Aérea negoció con la fábrica Embraer de São José dos Campos, Brasil, un avión con esas características. Dicho aparato costó la suma de U$S 1:060.265, sufragando un cincuenta por ciento con el seguro de la aeronave siniestrada y el resto financiado a cinco años.

Llegó el 18 de agosto en vuelo «ferry» desde la fábrica en el Estado de San Pablo, traído por la tripulación conformada por el May. (Av.) Julio R. Araújo, el May. (Av.) Clemente A. Pascale y el May. (Av.) José P. Malaquín, viniendo de pasajero el Cnel. (A.A) Guillermo M. Ferreiro, quien había sido el encargado de recibirlo y aceptarlo.

Se trataba del avión EMB 110-BI Bandeirante, número de fabricante 110-187, al cual se le matriculó FAU 585, adjudicándosele al Grupo de Aviación Nº 6 (Transporte).

El Cnel. (Av.) Luis A. Charquero nuevo Director de Correos

1978

Al haber sido nombrado en otro destino el entonces Director Nacional de Correos, Cnel. (Av.) Arancibio D. Amado, el Poder Ejecutivo designó en ese puesto con fecha 19 de setiembre al Cnel. (Av.) Luis A. Charquero.

Se reciben cinco aviones Beechcraft U-8F por compra directa

La Fuerza Aérea adquirió usados en los Estados Unidos, cinco aviones Beechcraft «Queen Air» A-65 por compra directa como aviones de transporte liviano y enlace, dado el excelente resultado de los dos aviones semejantes que desde 1969 estaban en uso en la institución.

Con el fin de recepcionarlos en los Estados Unidos y transportarlos en vuelo a nuestro país, se designó un Agrupamiento Especial cuyo jefe fue el Cnel. (Av.) Amílcar N. Osaba, integrado por doce Jefes y Oficiales y cuatro técnicos, personal subalterno.

Los aviones fueron matriculados de la siguiente manera:

Nº de fabricante	Matrícula FAU
LC 266	543
LC 279	544
LC 294	545
LC 316	546
LC 317	547

Fueron tripulados y traídos en vuelo «ferry» desde Wild Roger, Oklahoma, Estados Unidos, por la ruta del Pacifico de la siguiente manera: el 543, Tte.Cnel. (Av.) Hugo Parentini, Cap. (Av.) Andrés Milovidov y Sgto. (TE) Modesto Techera; el 544, Tte.Cnel. (Av.) Roque Aita, Tte.1° (Av.) Rafael Becerra, Tte.Cnel. (Nav.) Delco Almada y Sgto. (TE) Julio Píriz; el 545, May. (Av.) César Borucki, Cnel. (Av.) Amílcar N. Osaba, Cap. (Av.) Walter Alvarado, May. (Nav.) Félix Tornoni, Cap. (Mant.) Paulino Benítez y de pasajero el Cnel. (Av.) Gabriel

García; y el 547, May. (Av.) Hugo Spinatelli, Tte.1° (Av.) Vladimir Tuley y Sgto. (TE) José Coitiño.

Arribaron a Carrasco el 1° de diciembre, cumpliendo el vuelo sin mayores problemas.

El FAU 543 fue asignado a la Escuela Militar de Aeronáutica, los restantes al Grupo de Aviación N°3 (Transporte).

Otros pilotos de la Fuerza Aérea volando en PLUNA

Varios pilotos de la Fuerza Aérea fueron designados para volar en PLUNA, de acuerdo a la Orden del Comando General de fecha 4 de diciembre de 1978. Este grupo de aviadores compuesto por: Cnel. (Av.) Julio Uría, Tte.Cnel. (Av.) Roque A. Aita, Tte.Cnel. (Av.) Erich E. Buhl y el May. (Av.) Jorge Acuña, comenzaron a recibir instrucción de vuelo en Vickers Viscout.

Homenaje de la Fuerza Aérea al Arma de Ingenieros del Ejército

Desde los albores de la Aviación Militar en el país, hubo una muy especial vinculación entre ésta y el Arma de Ingenieros del Ejército, la cual comenzó en el Campo Militar de Los Cerrillos, al ocupar dicha Arma en el momento de su nacimiento, el primitivo hangar de la Escuela de Aviación Militar en el año 1915 y continuó cuando en el año 1917 un destacamento de Ingenieros comandado por el Tte.2° Eduardo Montautti y el Alf. Edgardo U. Genta, prepararon el campo de aviación y levantaron los primeros hangares del Paso de Mendoza (luego Base Aérea Cap. Boiso Lanza), época en que el Alf. Genta escribió el «Himno a la Aviación Militar Uruguaya», que le puso música el maestro León Ribeiro.

Esa vinculación ha proseguido al cabo de los años, en diferentes obras de infraestructura aeronáutica que al Arma de Ingenieros ha realizado para bien de la Escuela Militar de Aviación, de la Aeronáutica Militar y de la Fuerza Aérea, lo cual motivó que la institución programara efectuar un acto de homenaje y reconocimiento, que tuvo lugar

en la Brigada Aérea I el 20 de diciembre de 1978, día del Arma de Ingenieros, el que se ajustó al siguiente programa: Himno Nacional por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea; lectura de la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea; descubrimiento de una Placa Recordatoria; palabras del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; condecoración con la Medalla al Mérito Aeronáutico al Gral. (R) Edgardo U. Genta; condecoración con la Medalla al Mérito Aeronáutico al Cnel. (R) Osvaldo Núñez; desfile terrestre y aéreo.

Promoción «Comandante Jean Mermoz» de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción «Comandante Jean Mermoz», denominativo colocado en recuerdo del gran aviador francés desaparecido en 1936 en un cruce del Atlántico, quien tantas veces aterrizara en la actual Base Aérea «Gral. Artigas». En ese año se cumplió el cincuentenario de la puesta en servicio del aeródromo asentado en dicha Base Aérea, lo cual motivó el homenaje. El orden de precedencia en cada Cuerpo fue el siguiente:

Cuerpo Aéreo Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Felipe Benech
Alf. (Av.)	Roberto A. Lagomarsino
Alf. (Av.)	Juan A. Poletti
Alf. (Av.)	José D. Hernández
Alf. (Av.)	Fernando Scarone
Alf. (Av.)	Walter A. Martínez
Alf. (Av.)	Klevert T. Pereira
Alf. (Av.)	Jorge W. Quimpos
Alf. (Av.)	Duilio A. Rebellato
Alf. (Av.)	José E. Aguiar
Alf. (Av.)	Alberto M. Zanelli
Alf. (Av.)	Carlos S. Escayola Pose
Alf. (Av.)	Eduardo J. Pintos
Alf. (Av.)	Rafael L. De Bittencourt
Alf. (Av.)	Elbio Fernández
Alf. (Av.)	Luis A. Barreto

Alf. (Av.)	Alfredo R. Ihlenfeld
Alf. (Av.)	Yamandú Doll
Alf. (Av.)	Jorge L. Schell
Alf. (Av.)	Andrés Jaume
Alf. (Av.)	Marcel F. Robert
Alf. (Av.)	Carlos J. Fernández
Alf. (Av.)	Jorge O. Silva
Alf. (Av.)	Oscar E. Fernández
Alf. (Av.)	Fernando C. Díaz
Alf. (Av.)	Enrique N. Verená

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE:

Escalafón «C»

Alf. (ST)	Gustavo A. González
Alf. (ST)	Juan P. Balserini
Alf. (ST)	José A. Pérez
Alf. (ST)	Cliver E. Kahrs
Alf. (ST)	Julio C. Silva Ledesma
Alf. (ST)	Conrado J. Moreira
Alf. (ST)	Luis E. Sequeira
Alf. (ST)	Oscar R. Baladán
Alf. (ST)	Raúl W. Mailhe

CUERPO TÉCNICO:

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Miguel A. Rodríguez
Alf. (Mant.)	Sergio R. Meneses
Alf. (Mant.)	Carlos A. Tucci
Alf. (Mant.)	Ricardo M. Pedecert
Alf. (Mant.)	Alejandro J. Davant
Alf. (Mant.)	Gabriel A. García

Escalafón «F»

Alf. (Elect.)	Mariano E. Rodrigo
Alf. (Elect.)	Juan C. Ramos
Alf. (Elect.)	Marcos D. Silva
Alf. (Elect.)	Edgar F. Rubbo
Alf. (Elect.)	Baltasar J. Moreira
Alf. (Elect.)	Jorge S. Sánchez
Alf. (Elect.)	Líber M. Medina
Alf. (Elect.)	Julio C. Correa

Se asigna un avión U8-F a la D.G.I.A.

El avión Beechcraft U8-F FAU 540 que pertenecía a la Escuela Militar de Aeronáutica, fue asignado a la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, luego que se instalaron los equipos necesarios con el objeto de reservarlo para el chequeo de las radio-ayudas en los diferentes aeródromos y aeropuertos nacionales. Este fue el primer aparato destinado a dicha Dirección General y el primero en la Fuerza Aérea con ese fin específico de control de equipos en tierra.

Ascensos de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Comandante Jean Mermoz»

Con la fecha 1° de febrero, el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Alférez a los siguientes alumnos de la Promoción «Comandante Jean Mermoz».

CUERPO AÉREO, escalafón «A»

Alf. (Av.) Francisco P. Mazzilli

CUERPO TÉCNICO, escalafón «E»

Alf. (Mant) Rubens G. Rodríguez

CUERPO TÉCNICO, escalafón «F»

Alf. (Elect.) Gabriel Cataldo
Alf. (Elect.) Alvaro M. Rodríguez
Alf. (Elect.) Hugo D. Castellano

Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Hebert R. Pampillón

El 7 de febrero, luego que el 30 de enero el Consejo de Estado concediera la venia correspondiente, el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Brigadier General (Aviador) con la fecha 1° de febrero, por el

sistema de «Elección», al Cnel. (Av.) Hebert P. Pampillón. El Brig.Gral. Pampillón recibió su despacho de Alférez del Arma de Aeronáutica en la Escuela Militar a fines de 1947 y su brevet de Piloto Aviador Militar en 1948, después del consiguiente Curso de Aplicación en la Escuela Militar de Aeronáutica.

El Cnel. (Av.) Carlos P. Pache Vicepresidente del Directorio del Banco Hipotecario del Uruguay

A propuesta de la Junta de Comandantes en Jefe, el Poder Ejecutivo designó el 28 de febrero al Cnel. (Av.) Carlos P. Pache para prestar servicios en el Estado Mayor Conjunto, en «Comisión» en el Banco Hipotecario del Uruguay, como Vicepresidente del Directorio.

Cambios en la Infraestructura del Aeródromo «Boiso Lanza»

En febrero, la empresa constructora «De los Campos, Puente, Tournier, S.A.» dio inicio a las obras de edificación de la planta de dos pisos perpendicular al edificio del Comando General de la Fuerza Aérea, que se extiende de este a oeste, con la cual se amplió, cuando finalizaron los trabajos en 1982, en un cien por ciento la comodidad con que contaba hasta ese momento.

Con dichas obras, comenzaron una serie de cambios en la infraestructura del Aeródromo Militar «Cap. Juan Manuel Boiso Lanza», que continuaron en años siguientes, levantándose: el actual edificio del Casino y Alojamiento de Oficiales, concluido en 1983; el edificio de la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea y sede del Centro Asistencial Zonal Nº 1, en 1982; y el edificio de la Dirección de Economía y Finanzas de la Fuerza Aérea en 1982.

Llamado al Personal Subalterno de la Fuerza Aérea con el objeto de realizar un Curso de Oficiales Aviadores de Reserva

1979

La Escuela Militar de Aeronáutica hizo un llamado el 12 de marzo entre el Personal Subalterno de la Fuerza Aérea, con el fin de realizar un Curso de Oficial Aviador de Reserva, durante el año lectivo de 1979; el cual comenzó el 19 de marzo y finalizó el 20 de diciembre en régimen de internado, manteniéndose las respectivas jerarquías durante el Curso.

Las condiciones que se exigieron para ingresar en dicho Curso fueron las siguientes: una edad entre 18 y 40 años; haber cursado con aprobación los estudios de Enseñanza Secundaria; haber poseído la licencia de Aviador Civil en cualquier categoría, otorgada por la Dirección General de Aviación Civil, haber aprobado el correspondiente examen médico en el Gabinete Psico-Físico de la Fuerza Aérea; y haber observado buena conducta anterior.

Día de la Fuerza Aérea, se otorgan tres medallas al Mérito Aeronáutico

El 17 de marzo de 1979 a la hora 11, se conmemoró con una sencilla ceremonia realizada en la Plaza Independencia de Montevideo, el 66° aniversario de la Fuerza Aérea.

En horas de la noche se efectuó una recepción en el Hotel Casino Carrasco, durante la cual se otorgó la Medalla "Al Mérito Aeronáutico" a los señores Brigadieres Generales (Avs.) Conrado A. Sáez, Mariano Ríos Gianola y Gualberto F. Trelles.

Se incluyeron dos oficiales de la Fuerza Aérea de Guatemala en el Curso de Vuelo Avanzado

Se incluyeron el 20 de marzo en el Curso de Vuelo Avanzado del año 1979 que se impartió en el Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento) de la Brigada Aérea II, a los Sub- Tenientes de la Fuerza Aérea de Guatemala, Sres.: Jesús Antonio A. De la Peña Corado y Mario

Antonio Anleu Consuegra, quienes ocuparon las dos becas que nuestra Fuerza Aérea ofreció a la hermana de Guatemala para ese año.

Asciende a Alférez de Banda de la Fuerza Aérea un Sgto. 1° (TE) de la Banda de Músicos de la Institución

A propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo el 3 de julio confirió el ascenso al grado de Alférez de Banda de la Fuerza Aérea con fecha 1° de febrero de 1979 al Sgto. 1° (TE) Aitée de los Santos, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 109 de la Ley N° 14.747 (Orgánica de la Fuerza Aérea).

Avión Cessna 310L FAU 542 en uso por la Fuerza Aérea

A partir del 7 de noviembre de 1972 quedó en custodia de la Fuerza Aérea por problemas legales el avión bimotor Cessna 310L, matrícula argentina LV-JHE, número de fabricante 3100102. En 1979 se matriculó en la Fuerza Aérea FAU 542 y comenzó su usufructo para diversas misiones hasta el 8 de mayo de este año en que, por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1862 se dieron directivas para su utilización. Por dicha Orden se asignó al Comando Cuartel General de la Fuerza Aérea y Comandos Aéreos como aeronave de enlace, quedando hangarado en Carrasco, con responsabilidad por su mantenimiento del Comando Aéreo de Material. Más adelante se le matriculó también en el Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección General de Aviación Civil, con las marcas CX-DAC.

Se inauguró la aeroestación del Aeropuerto de Rivera

El 16 de junio, con una ceremonia realizada al medio día, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte. Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan inauguró la aeroestación del Aeropuerto de Rivera, denominado «Ce-

rro Chapeu», estando presente el Ministro de Defensa Nacional Dr. Walter Ravenna, el Ministro de Transporte y Obras Públicas Ing. Eduardo Sampson, el Intendente Municipal de Rivera Ing. Adolfo Gutiérrez y otras autoridades civiles y militares. De esta manera se habilitó totalmente el nuevo aeropuerto, obra emprendida y llevada a cabo en poco tiempo, solucionando un acuciante problema aeronáutico.

Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 561 a Holanda

Siendo necesario realizarle al avión Fokker FAU 561 de la dotación del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) un «overhaul» por calendario, la Fuerza Aérea autorizada por el Poder Ejecutivo envió dicho avión en vuelo «ferry» a Holanda, donde en las instalaciones de la fábrica Fokker se efectuó dicha inspección mayor.

Con tal motivo se nombró una tripulación en misión oficial para llevarlo volando hasta Holanda, formada por los Mayores (Avs.) Jorge M. R. Méndez y Julio R. Díaz, quienes cumplieron dicha misión transatlántica entre los días 17 de junio y 7 de julio. Además fueron en el avión el May. (Av.) Ramón M. Suárez, el Cbo. de 1ª (TE) José A. Viera Gómez y el Cbo. de 2ª (TE) Julio C. Martínez Aldacor, cuyo cometido fue el de controlar los trabajos en la fábrica durante el «overhaul».

El Campo de «La Carolina»

Teniendo la Fuerza Aérea la necesidad de contar con un sitio lo suficientemente holgado, donde ejercitar y entrenar sus unidades tácticas, tanto en prácticas de tiro y bombardeo aéreo como en otras maniobras similares terrestres, inició gestiones dentro de los organismos del Estado, con el fin de conseguir un predio con esas características.

Estas diligencias dieron fruto con la Administración Nacional de Usinas y Transmisiones Eléctricas, entidad que mediante un contrato de comodato precario con la Fuerza Aérea, firmando en agosto de 1979,

cedió el inmueble ubicado en la 3° Sección Judicial del Departamento de Durazno, empadronado con el N° 4917, de 241 hectáreas 4311 metros cuadrados con costas al lago artificial de la represa "Gabriel Terra" del Rincón del Bonete; campo denominado "La Carolina", al cual se le fueron haciendo mejoras en infraestructura, como alojamientos, pista de aterrizaje, paneles de tiro, etc.

Su utilización pasó a ser administrada por el Comando Aero-Táctico.

El Poder Ejecutivo por la Resolución N° 80.360 del 29 de octubre de 2002, autorizó su adquisición a U.T.E. por el Ministerio de Defensa Nacional – Comando General de la Fuerza Aérea.

Avión Cessna 182A para la Fuerza Aérea

Con la fecha 9 de agosto, se dio de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea,en las condiciones establecidas por el Artículo 214 del Código Aeronáutico, Ley 140035, un avión Cessna 182 A, número de fabricante 18234184 al cual se matriculó FAU 743.

Fue asignado al Comando General de la Fuerza Aérea como aeronave de enlace.

Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 561 de Holanda a Uruguay

Luego de finalizado el «overhaul» del avión Fokker FAU 561 en las instalaciones de la fábrica en Holanda, se designó una tripulación para que lo trajera en vuelo «ferry» hasta Uruguay. Dicha tripulación estuvo conformada por el Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre y el Cap. (Av.) Marcel Guasch a los que se sumaron: el piloto holandés que probó el aparato en la fábrica y un mecánico que ofició de Ingeniero de Vuelo, ambos de la firma Fokker. Además vinieron en el vuelo el May. (Av.) Ramón M. Suárez, el Cabo de 1° (TE) José A. Viera Gómez y el Cabo de 2° (TE) Julio C. Martínez Aldacor, quienes habían permanecido en la fábrica controlando los trabajos hasta su finalización.

Cruzaron el Atlántico Norte pasando por Escocia, Islandia y Groenlandia, transitaron Canadá, Estados Unidos y atravesaron el Caribe llegando a Surinam, de allí por el Atlántico hasta Montevideo, sin inconvenientes. Partieron el 21 de noviembre desde Holanda y arribaron el 29 de noviembre a Montevideo.

Se crea la Brigada de Seguridad Terrestre y el Grupo de Base Aérea del Aeródromo Militar «Capitán Boiso Lanza»

El Comandante en jefe de la Fuerza Aérea, por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1864 del 13 de diciembre, creó la Brigada de Seguridad Terrestre, acorde al Reglamento de Organización y funcionamiento Provisorio que figura en el Anexo «A» de la referida Orden, con los medios de material y personal que constituían la Unidad de Servicio del Aeródromo «Cap. Boiso Lanza» (U.S.A.C.B.L.)

Por la misma Orden creó adicionalmente el Grupo de Base Aérea del Aeródromo Militar «Cap. Boiso Lanza», acorde al Reglamento antes mencionado.

El Poder Ejecutivo por los Decretos N°. 234/980 y 235/980 de fecha 29 de abril de 1980 refrendó dichas creaciones.

Promoción «May. Pablo Zufriateguy» de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción «May. Pablo Zufriateguy»; luego de la ceremonia correspondiente de fin de cursos. Dicha promoción lleva ese denominativo en honor de uno de los Treinta y Tres Orientales. El orden de precedencia en cada Cuerpo fue el siguiente:

CUERPO AÉREO

Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Washington R. Martínez
Alf. (Av.)	Alvaro A. Franco

Alf. (Av.)	Richard A. Saurina
Alf. (Av.)	Antonio C. Alarcón
Alf. (Av.)	Miguel A. Núñez
Alf. (Av.)	Jorge W. Jackson
Alf. (Av.)	Víctor J. Ortiz
Alf. (Av.)	Diego E. Romero
Alf. (Av.)	Ruben D. Díaz
Alf. (Av.)	Eduardo M. Pelacchi
Alf. (Av.)	Félix A. Besio
Alf. (Av.)	Yamandú D. Miraglia
Alf. (Av.)	Carlos I. González
Alf. (Av.)	Jorge Cappi
Alf. (Av.)	Nelson E. Rodríguez
Alf. (Av.)	Francisco E. Berrutti
Alf. (Av.)	César E. Rodríguez
Alf. (Av.)	Daniel Ottonello
Alf. (Av.)	Alberto J. Picón
Alf. (Av.)	Carlos G. Cano
Alf. (Av.)	Alberto A. García
Alf. (Av.)	Leonardo Goyeneche
Alf. (Av.)	Jesús J. Iglesias
Alf. (Av.)	Jorge A. Gómez
Alf. (Av.)	Eduardo Mautone
Alf. (Av.)	Héctor D. Fanetti
Alf. (Av.)	Eduardo E. Keuchkarian
Alf. (Av.)	Ismael V. Alonzo
Alf. (Av.)	Wilson H. Gómez
Alf. (Av.)	Enrique A. Moreira
Alf. (Av.)	Walter A. Rosano
Alf. (Av.)	Rafael D. Comesaña
Alf. (Av.)	Fernando Montero

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE

Escalafón «C»

Alf. (ST)	Kenneth W. Mendoza
Alf. (ST)	Ricardo E. Hastings
Alf. (ST)	Clementino Epifanio
Alf. (ST)	Jorge L. Marenales
Alf. (ST)	Ariel R. Sánchez
Alf. (ST)	Eduardo Pírez
Alf. (ST)	Juan C. Citera
Alf. (ST)	Alvaro Redondo

1979

Alf. (ST)	Hugo F. Pastorino
Alf. (ST)	Fernando H. Pouquette
Alf. (ST)	Enrique F. Rosas
Alf. (ST)	Alvaro G. Bardier
Alf. (ST)	Horacio N. Bar
Alf. (ST)	Gabriel E. Revello
Alf. (ST)	Luis M. Dos Santos
Alf. (ST)	Hugo C. La Luz
Alf. (ST)	Carlos R. Prokert
Alf. (ST)	Carlos E. Botta
Alf. (ST)	Edimer J. Guevara
Alf. (ST)	Roger D. Peñalver

CUERPO TÉCNICO

Escalafón «D»

Alf. (AA)	Fredy D. Machado
Alf. (AA)	Hugo C. Corujo
Alf. (AA)	Walter B. Viera
Alf. (AA)	Sergio J. Mirande
Alf. (AA)	Claudio D. Patrón
Alf. (AA)	Ruben J. Maso
Alf. (AA)	José L. Farías
Alf. (AA)	Luis E. Rivero
Alf. (AA)	Ernesto R. Fernández
Alf. (AA)	Gustavo B. Bertolotti
Alf. (AA)	Eduardo S. López
Alf. (AA)	Washington M. Longo
Alf. (AA)	Fernando A. Franzia
Alf. (AA)	Edison A. Díaz
Alf. (AA)	Luis F. Bolani
Alf. (AA)	Fernando C. Ruiz
Alf. (AA)	Jesús M. Altamirano

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Walter E. Teigeiras
Alf. (Mant.)	Carlos D. Fleitas
Alf. (Mant.)	Ricardo Joubanoba
Alf. (Mant.)	Oscar J. Marfurt
Alf. (Mant.)	Nelson W. Benavídez
Alf. (Mant.)	Edgardo A. Posadas
Alf. (Mant.)	Mario H. Reinoso
Alf. (Mant.)	Sergio R. Lepre

Alf. (Mant.)	Ariel H. Gago
Alf. (Mant.)	Daniel C. Durañona

Escalafón «F»

Alf. (Elect.)	Héctor T. Toledo

También en ese día recibieron su despacho de Alféreces Aviadores de la Reserva los siguientes alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica:

Alf. (Av.) de la Res.	Gustavo A. Rosso
Alf. (Av.) de la Res.	Jorge R. Pérez
Alf. (Av.) de la Res.	Juan A. Acosta
Alf. (Av.) de la Res.	Enrique Arriera
Alf. (Av.) de la Res.	Manuel Vergara

Viviendas de recreo en el Parque Nacional de Santa Teresa

En la Punta del Barco, Parque Nacional de Santa Teresa, Rocha, luego de haber preparado el terreno, se habilitaron a principios de enero ocho primeras viviendas tipo mediterráneo para recreo del Cuerpo de Oficiales de la Fuerza Aérea. Trabajo que fue llevado a cabo por la dirección técnica de la Dirección de Infraestructura y Arquitectura (DIAFA), con la ejecución a cargo del Servicio de Administración y Suministros de la Fuerza Aérea (S.A.S.F.A.), obra que realizó su propio personal; a su vez se efectuaron trabajos de forestación y parques en la zona que rodea a dicho sitio.

1980

Otros aviadores de la Fuerza Aérea volando en PLUNA

Luego que el grupo de aviadores de la Fuerza Aérea se capacitara durante 1978 en Chile para volar el avión Boeing 727 de PLUNA, a principios de 1980 se asignaron a otros pilotos y futuros ingenieros de vuelo con un fin semejante. Con tal objeto se nombraron para que co-

menzaran el 21 de enero de 1980 un curso de avión Vickers Viscount a los siguientes Jefes y Oficiales: Tte.Cnel. (Av.) Oscar E. Vilche, May. (Av.) Eduardo Lepere, May. (Av.) Ego Correa Luna, May. (Av.) Hugo L. Spinatelli, May. (Av.) Pedro L. Nicolini, Cap. (Av.) Jorge R. Cobas, Cap. (Av.) Carlos E. Silva, Tte.1° (Av.) José M. Acosta, Tte.1° (Av.) Nelson B. Pieruccioni, Tte. 2° (Av.) José L. Lima, Tte.2° (Av.) Ramón E. Baladán y Tte.2° (Av.) Guillermo A. Lawlor.

Además de este conjunto se seleccionó otro para que a partir del 10 de marzo empezaran cursos de vuelo de Boeing 727 para Comandantes: Cnel. (Av.) Hebert M. Etcheverry, Tte.Cnel. (Av.) Hugo B. Parentini y Tte.Cnel. (Av.) Abelardo C. Ríos; Tte.Cnel. (Av.) Roque A. Aita, Tte.Cnel. (Av.) Erich E. Buhl y Tte.Cnel. (Av.) Jorge E. Acuña; y para Ingenieros de Vuelo: Cap. (Nav.) Antonio D. Gonçálvez, Tte.1° (Nav.) Tabaré De León, Tte.1° (Nav.) Juan C. Rodríguez, Tte.1° (Nav.) Ricardo Arias, Alf. (Av.) (Rva) Juan A. Acosta y Alf. (Av.) (Rva.) Enrique Arriera.

El Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) se muda a Durazno

A partir del 5 de marzo de 1980, el Grupo de Aviación N°2 (Caza), perteneciente al Regimiento Táctico N° 2, de acuerdo a la nueva organización de las Brigadas Aéreas, tendrá como asiento definitivo al Aeródromo Militar «Tte. 2° M. W. Parallada» en las instalaciones y hangar levantados a tal efecto en dicho aeródromo; luego de la finalización del traslado que había comenzado en enero de 1980. En ese momento el Jefe del Grupo era el May. (Av.) Hugo Reboledo.

Misión de inteligencia de la Fuerza Aérea a Bogotá en un avión de PLUNA

Durante una reunión de diplomáticos extranjeros en Bogotá, Colombia, irrumpió sorpresivamente, un grupo de terroristas armados, tomándolos de rehenes. Entre los diplomáticos se encontraba el embaja-

dor uruguayo en Colombia, Sr. Fernando Gómez Fynn, quien logró escapar luego de estar algunos días prisionero. El Poder Ejecutivo de nuestro país decidió evacuar al Sr. Embajador prontamente, consultando a la Fuerza Aérea la mejor y más rápida forma de hacerlo, decidiéndose enviar una Misión de la Sub Jefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea (Inteligencia) en un avión Boeing 727 de PLUNA con tripulación al mando de aviadores de la Fuerza Aérea y personal de cabina de PLUNA.

Con tal fin despegó el 19 de marzo de Carrasco hacia Bogotá, el Boeing 727 CX-BKA, tripulado por los Comandantes: Ttes. Cnels. (Av.) Walter A. Pintos, Ricardo A. Zecca y Sergio Badano; los Ingenieros de Vuelo: Ttes. 1eros. (Nav.) Roberto Cáceres y Gustavo Urban; Despachador Sr. Fidelín, Comisario Sr. Jorge Romero y Azafatas Srtas. Ana Maisonave y María Elena Sapelli. De pasajeros fue la Misión: May (Av.) Roberto F. Amorín y Tte.1° (ST) Fernando A. Figueroa.

El vuelo se cumplió normalmente, haciendo una escala técnica en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Al regreso el día 20 de marzo fue por la misma ruta efectuando la misma escala, con el Embajador Gómez Fynn y familia.

Cadetes y Oficiales extranjeros estudiando en la Fuerza Aérea Uruguaya

Al inicio del año lectivo de la Escuela Militar de Aeronáutica, ingresaron al Cuerpo Profesional, primer año de cadetes, los becarios: Caballeros Cadetes Carlos Morales de la República de Guatemala y, Carlos Martínez y Bernardo Pino de la República de Panamá.

A su vez pasaron a integrar el Curso de Estado Mayor Aéreo de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo tres becarios extranjeros: el Cap. Chiou Jin Jian de la República de China y, Tte. Cnel. (PA) Carlos E. Galvéz y May. (PA) Mario A. Búcaro de la Fuerza Aérea de Guatemala.

Se inauguran dos pabellones para alojamiento en la Brigada II

1980

El 7 de abril en la Brigada Aérea II, se inauguraron dos pabellones para alojamiento de oficiales. Los mismos: uno recto y otro curvo, ambos de dos plantas, fueron contruídos por la empresa «Pedro Castiglione». Entre los dos suman cuarenta habitaciones con baño privado, calefacción central, agua caliente y mobiliario para alojar hasta ochenta oficiales.

El Cnel. (Av.) Dewar Viña nuevo Director Nacional de Correos

Al haber pasado a retiro por edad el entonces Director Nacional de Correos Cnel. (Av.) Luis A. Charquero, el Poder Ejecutivo nombró en su lugar el 8 de abril al Cnel. (Av.) Dewar Viña.

Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Walther Machado

El 29 de abril el Poder Ejecutivo, luego que el Consejo de Estado concediera la venia correspondiente el 22 de abril, confirió con fecha 1° de febrero de 1980 el ascenso al grado de Brigadier General (Av.) al Cnel. (Av.) Walther Machado.

El Brig. Gral. (Av.) Machado egresó de la Escuela Militar como Alférez del Arma de Aeronáutica el 22 de diciembre de 1946, continuando su carrera profesional como alumno del Curso de Aplicación de la Escuela Militar de Aeronáutica, donde recibió su brevet de Piloto Aviador Militar.

Fue designado Jefe del Estado Mayor Conjunto (ESMACO).

Se adquieren en Chile y se traen en vuelo cuatro T-34

Habiendo sido ofrecido a nuestra Fuerza Aérea la venta de cuatro aviones T-34 de la Armada de Chile, se procedió a su compra en forma directa, designándose el 22 de mayo un Agrupamiento Especial para

recepcionarlos y traerlos en vuelo «ferry» hasta nuestro país desde la Base Aeronaval del Belloto, cercana de Valparaíso.

Avión	Nº de fabricante	Matrícula FAU
T-34 A-BH	G.138	651
T-34 B	BG. 289	685
T-34 B	BGL. 39	686
T-34 B	BG. 163	687

El Agrupamiento Especial estaba conformado de la siguiente manera: May. (Av.) Daniel Barral, Jefe de Agrupamiento y piloto; Tte.1° (Av.) Arnoldo Ihlenfeld, Tte.1° (Av.) Francisco Alonso, Tte.2° (Av.) Nelson Juani y Tte.2° (Av.) Nicolo Maltese, pilotos; Cap. (Mant.) Paulino Benítez, Jefe de Personal Técnico; Sgto. 1° (AT) Walter Pereira y Cbo. 1° (AT) Exaltación Marteluna, mecánicos.

Dicho Agrupamiento fue trasladado a Santiago de Chile y Base Aeronaval del Belloto el día 3 de julio en el avión Fairchild FAU 572, tripulado por el May. (Av.) Julio R. Díaz, el Cap. (Av.) Hernaldo García, el Cap. (Av.) Enrique Bonelli y el Cap. (Av.) Marcel Guash; avión que además acompañó en el vuelo «ferry» a los T- 34.

Luego de haber sido recibidos y controlados, el 7 de julio se comenzó del vuelo hacia Montevideo desde la Base Aeronaval del Belloto, efectuándose las siguientes etapas: Los Cerrillos, Santiago de Chile; Mendoza, República Argentina; Rosario, República Argentina y Carrasco, arribando todos el 9 de julio sin inconvenientes, con las siguientes tripulaciones: T-34 FAU 651 May. Barral, 685 Tte. Juani, 686 Tte. Ihlenfeld y 687 Tte. Alonso. El Tte. Maltese alternó etapas con los Tenientes. En el cruce de la Cordillera de Los Andes, realizada por el Paso del Cristo, el May. Díaz acompañó de Los Cerrillos a Mendoza, al May. Barral en el T-34 N° 651.

1980

El Cnel. (Av.) Pedro R. Rivero, Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores

Por la Resolución N° 56.035 del 3 de junio de 1980 el Poder Ejecutivo designó al Cnel. (Av.) en situación de retiro Pedro R. Rivero para prestar servicios en el ESMACO en «Comisión» en el Ministerio de Relaciones Públicas, como Director General de Secretaría.

Se le asigna material de vuelo al Grupo de Aviación N°1 (Instrucción y Entrenamiento)

Trece aviones T-34 y diez y siete T-6 que integraban la dotación de la Brigada Aérea II pasaron, por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 1939 del 17 de julio, a formar parte del Grupo de Aviación N°1 (Instrucción y Entrenamiento), el cual hasta ese momento no contaba con material de vuelo. El 30 de julio los cuatro T-34 que fueron adquiridos en Chile, también fueron asignados a dicho Grupo de Aviación.

Se lleva el Fairchild FAU 572 a los Estados Unidos para efectuarle un «overhaul»

Habiendo sido necesario efectuarle una revisación general u «overhaul», en instalaciones especializadas de los Estados Unidos, la Fuerza Aérea entró en tratativas con la firma Minuteman Inc. de Harrisburg, Pennsylvania, con ese fin, llegándose a un acuerdo para realizar los trabajos en esa empresa.

Para efectuar el vuelo «ferry» desde Montevideo a los Estados Unidos se designó una tripulación compuesta de la siguiente forma: Mayores (Avs.) Jorge M. R. Méndez y Julio R. Díaz, Capitanes (Avs.) Enrique A. Bonelli y Hernaldo García; y el Cbo de 1° (TE) Antonio Ferrari. Además fueron en el avión el Tte. 2° (Mant.) Jorge Núñez y el Cbo. 2° (TE) Julio Manzzini, con el objeto de supervisar los trabajos de «overhaul».

El 22 de julio partió el 572 hacia los Estados Unidos en vuelo «ferry» haciendo las siguientes etapas: San Pablo, Brasilia y Belén en Brasil; Puerto Rico; Nassau, Bahamas; Miami, arribando el 27 de julio al aeropuerto de Middleton en Harrisburg, donde entregaron el aparato.

Se crea la Comisión Receptora e Investigadora de Denuncias OVNI (C.R.I.D.O.V.N.I.)

El 7 de agosto fue creada por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea Nº 1873 la Comisión Receptora e Investigadora de Denuncias OVNI.

Dicha Comisión fue establecida a los efectos de garantizar una absoluta seriedad y objetividad en el estudio de las denuncias de estos fenómenos, para lo cual dada su total falta de experiencia se consideró imprescindible contar con la colaboración y el asesoramiento de algunos de los grupos civiles investigadores de reconocida formalidad. En base a ello al comienzo se trabajó con tres grupos civiles con los que se conformó un solo equipo de investigación, habiéndose obtenido asimismo la colaboración de diferentes Facultades de la Universidad de la República, de Institutos de Ciencias, de Laboratorios de Entes Autónomos y otros organismos.

Se publicitó su creación tanto a nivel nacional como internacional, recibiéndose información al respecto de diferentes lugares.

Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 560 a Holanda

Existiendo la necesidad de realizarle un «overhaul» por calendario al Fokker FAU 560 del Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte), de la misma manera a como se efectuó con el Fokker FAU 561, se le envió a la fábrica que lo produjo en Holanda.

Con ese motivo se designó una Misión Oficial en el Reino de Holanda compuesta por: el Tte.Cnel. (Av.) Walter Vives y el Cap. (Av.) Rafael Becerra para efectuar el transporte en vuelo del aparato; ade-

más con el cometido de supervisar los trabajos en la fábrica, también fueron en el avión : el May. (Av.) Roberto J. Abadie, el Sgto. 1° (TE) Daniel A. Gatto y el Sgto. (TE) Gerardo P. Falcone. A la tripulación se les sumó el Sr. Wilheim Hayns como Piloto Aviador y el Ingeniero de vuelo, Christian Greep, ambos de la fábrica Fokker, quienes instalaron un navegador «inercial», con el cual se hizo el trayecto transatlántico que se siguió a partir del 3 de setiembre, cuando partieron de Carrasco por la ruta del Pacífico en América del Sur, luego desde la isla de Curaçao, cruzaron el Mar Caribe, América del Norte, Groenlandia, Islandia, Escocia, para arribar a Holanda el día 13 de setiembre.

Se crea la «Orden Militar al Mérito Tenientes de Artigas»

Por la Ley N° 15.066, que modificó la Ley N° 14955, aprobada por el Consejo de Estado el 7 de octubre de 1980, se creó la «Orden Militar al Mérito, Tenientes de Artigas», que se otorgaba a militares y civiles, nacionales o extranjeros, en virtud de servicios distinguidos y obras personales relevantes que los hacían acreedores al reconocimiento del Ejército o de la Fuerza Aérea. La Orden se componía de los siguientes grados:

I.	Gran Cruz
II.	Gran Oficial
III.	Comendador
IV.	Oficial
V.	Caballero

Oficiales de la Armada Pilotos Aviadores Militares en la Fuerza Aérea

El día 2 de diciembre de 1980, terminaron el Curso de Pilotos Aviadores Militares, cuatro jóvenes oficiales de la Armada Nacional que durante ese año recibieron instrucción de vuelo, teórico y práctico en la Brigada Aérea II. Se les otorgó el título de Piloto Aviador Militar de acuerdo al decreto N° 23.952 del día 22 de julio de 1956 (reglamentación 30-6 artículo 3° inciso a). Es de hacer notar que desde el año 1944

en que cinco Guardiamarinas de la Armada, hicieran un curso de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica, no se había repetido este hecho. Los Señores Oficiales de la Armada eran los siguientes:

Guardia Marina (CG)	Carlos Fuentes
Guardia Marina (CG)	Atilio Liendo
Guardia Marina (CIME)	Andrés López
Guardia Marina (CIME)	Javier Meana

Promoción «Sesquicentenario de la Jura de la Constitución de 1830» de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre reciben el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica de la Promoción «Sesquicentenario de la Jura de la Constitución de 1830», de acuerdo al siguiente orden de precedencia en cada Cuerpo:

CUERPO AÉREO

Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Carlos E. Teixeira
Alf. (Av.)	Ademar E. Prego
Alf. (Av.)	José E. Cabrera
Alf. (Av.)	Luis E. Seoane
Alf. (Av.)	Hugo M. Jackson
Alf. (Av.)	Ruben Aroztegui
Alf. (Av.)	Daniel W. González
Alf. (Av.)	Raúl A. Porta
Alf. (Av.)	Julio C. Arrambide
Alf. (Av.)	Oscar H. Caeiro
Alf. (Av.)	William C. Gandolfo
Alf. (Av.)	Paulo Taramasco
Alf. (Av.)	Ruben A. Fros
Alf. (Av.)	Nelson I. Rosano
Alf. (Av.)	Pablo J. Martínez
Alf. (Av.)	Ricardo Eremef
Alf. (Av.)	Leonardo Olivera
Alf. (Av.)	Gustavo A. Vieras
Alf. (Av.)	José A. Bentos
Alf. (Av.)	Jorge D. Chocho

1980

Alf. (Av.)	Alejandro E. Peón
Alf. (Av.)	Enrique F. Rodríguez
Alf. (Av.)	César R. Severo
Alf. (Av.)	Manuel F. Nieves

CUERPO SEGURIDAD TERRESTRE

Escalafón «C»

Alf. (ST.)	Jorge L. Amicone
Alf. (ST.)	Pedro A. Arrúa
Alf. (ST.)	Eduardo B. Beriao
Alf. (ST.)	Julio C. Silva
Alf. (ST.)	Carlitos Rodríguez
Alf. (ST.)	Juan J. Pucholo
Alf. (ST.)	Adhemar Carnales

GRUPO TÉCNICO

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Carlos M. López
Alf. (Mant.)	Alvaro R. Paolino
Alf. (Mant.)	Gerardo A. Fotti
Alf. (Mant.)	Alvaro Fros
Alf. (Mant.)	Walter Belén
Alf. (Mant.)	Alvaro R. Cuello
Alf. (Mant.)	Roberto A. André
Alf. (Mant.)	Luis A. Pérez

Escalafón «F»

Alf. (Elect.)	José R. Abadie
Alf. (Elect.)	Angel A. Vanzini
Alf. (Elect.)	Fernando Mayoral
Alf. (Elect.)	Pablo Martínez
Alf. (Elect.)	Leonardo M. Arocena
Alf. (Elect.)	Carlos A. Acosta
Alf. (Elect.)	Rodolfo Roballo
Alf. (Elect.)	Ery Núñez
Alf. (Elect.)	Carlos A. Bertrand
Alf. (Elect.)	Aníbal V. Abreu
Alf. (Elect.)	Silverio A. Cano

Escalafón «G»

Alf. (Met.)	Núbel Cisneros
Alf. (Met.)	Raúl L. García

Alf. (Met.)	Fernando S. Sarquis
Alf. (Met.)	Fabio F. Meyerheim
Alf. (Met.)	Raúl E. Viñas
Alf. (Met.)	Oridel Da Silva Ferrao
Alf. (Met.)	Ruben A. Alvariza
Alf. (Met.)	Diego Ravera Giuria

Vuelan dos helicópteros Bell 212 de la Fuerza Aérea desde los Estados Unidos al Uruguay

En el correr de 1980 la Fuerza Aérea adquirió en la fábrica Bell de Fort Worth, Texas, Estados Unidos, dos helicópteros modelo 212 los que fueron entregados en diciembre de 1980. Dichos helicópteros tienen características semejantes a los UH-1H en servicio en la Fuerza Aérea desde 1971, pero equipados con dos turbinas PT6T-3B de 900 shp cada una, fabricados por Pratt & Whitney.

Con el fin de capacitarse en el pilotaje de estas máquinas, se designaron en Misión Oficial en la fábrica Bell, a los Capitanes (Avs.) Walter W. Ghiorsi y Sergio D. Da Silveira, quienes se adiestraron entre los días 25 de noviembre y 20 de diciembre de 1980.

Para trasladarlos en vuelo «ferry» desde los Estados Unidos a nuestro país se nombró un Agrupamiento Especial integrado de la siguiente manera, Jefe de Agrupamiento y piloto May. (Av.) Shandelaio González; Pilotos: Cap. (Av.) Rodolfo Leguísamo, Cap. (Av.) Walter W. Ghiorsi, Cap. (Av.) Sergio D. Da Silveira y Tte.1° (Av.) Ernesto Martínez; Mecánicos: Cbo. 1° (AT) Carlos M. González y Cbo 1° (AT) Blás Camisa.

Luego de recibidos y probados comenzaron el 23 de diciembre de 1980 el extenso vuelo por la ruta del Atlántico hacía Uruguay desde Fort Worth, Texas, haciéndolo sobre territorio de los Estados Unidos hasta el 30 de diciembre, día en que desde Miami se internan en el Mar Caribe, sobrevolando agua e islas hasta el 3 de enero de 1981 en que arriban a Georgetown en Guyana, ya en el continente. Desde allí siguen por la costa del Atlántico sobre selvas hasta Amapá y Belem en Brasil, donde arriban el 6 de enero, continuando por la larga costa del

Brasil, para llegar a nuestro país el 14 de enero luego de ochenta horas de vuelo por buena parte de América con total éxito.

Fueron matriculados y asignado de la siguiente manera:

Helicóptero Bell 212 . Nro. de fabricante 31157 mat. FAU 030
Helicóptero Bell 212 . Nro. de fabricante 31158 mat. FAU 031

1981

Se dan de alta y asignan dos aviones T-34B

Continuando con el armado, pintura y puesta a punto de los aviones T-34B recibidos en 1978, en febrero de 1981 se finalizaron los trabajos de preparación de dos de estos aparatos, los que fueron matriculados y asignados de la siguiente manera:

T-34B Bureau Number 140806 matrícula FAU 684, asignado al Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento)

T-34B Bureau Number 140815 matrícula FAU 679 asignado a la Escuela Militar de Aeronáutica

Ascenso de un alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Sesquincentenario de la Jura de la Constitución de 1830»

Con fecha 1° de febrero el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Alférez al siguiente alumno de la Promoción «Sesquincentenario de la Jura de la Constitución de 1830».

CUERPO TÉCNICO, Escalafón «E»

Alf. (Mant.) Luis R. Montano

Vuelo «ferry» del Fokker FAU 560 desde Holanda a Uruguay

A fines de febrero de 1981 se finalizó el «overhaul» del Fokker FAU560 en los talleres de la compañía en Holanda. Con tal motivo se envió desde Montevideo dos pilotos: el May. (Av.) Athos R. Pallas y el

Tte.2° (Av.) Jorge C. Velázquez, para que junto con el piloto de la fábrica Fokker Sr. Poll van Edmond y los ingenieros de vuelo que se encontraban en Holanda supervisando los trabajos: Sgto. 1° (TE) Daniel A. Gatto y Sgto. (TE) Gerardo P. Falcone, lo trajeran en vuelo hacia Uruguay; a ellos también se les sumó el May. (Av.) Roberto J. Abadie de pasajero, quien también se encontraba en la fábrica controlando el «overhaul».

Partieron de Holanda el 28 de febrero de 1981 hacia Islandia con el fin de cruzar el Atlántico Norte, de allí al Canadá, comenzando el vuelo hacia el sur, entrando en Sudamérica por Surinam, luego Brasil, arribando a Carrasco el 3 de marzo de 1981 sin inconvenientes.

Día de la Fuerza Aérea y Medalla «Al Mérito Aeronáutico»

Con una ceremonia al pie del monumento al Gral. José Artigas en la Plaza Independencia de Montevideo y posterior desfile terrestre y aéreo, el 17 de marzo de 1981 en la mañana ,la Fuerza Aérea conmemoró el 68° aniversario de su nacimiento, con la presencia del Presidente de la República, la Junta de Comandantes en Jefe, autoridades nacionales y extranjeras.

De noche a la hora 22:00 tuvo lugar una recepción en los salones del Parque Hotel de Montevideo, brindada por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte.Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan y su esposa para todo el cuerpo de oficiales en actividad y sus esposas. Durante la recepción se realizó una ceremonia en la cual se otorgó la Medalla «Al Mérito Aeronáutico» a los Sres. Brigadieres Generales (Avs.) (R) Juan C. Jorge, Remo Laporta, Danilo E. Sena y Juan A.P. Villanueva.

La Fuerza Aérea adquiere un avión Gates Learjet 35 A en Estados Unidos

En el correr del año 1980 se comenzó a estudiar la posibilidad de contar con un avión que tuviera aptitudes hacia el adiestramiento de navegación con sistema "Omega" (Very Low Frecuency), que a su vez reuniera las condiciones necesarias para ser usado en misiones

aerofotogramétricas de gran altura y, finalmente, como avión de transporte de ejecutivos ("VIP"); aparato que lógicamente no escapara a nuestras posibilidades económicas. Teniendo este designio, la comisión que analizó las diferentes opciones que se presentaron, optó por el avión Gates Learjet 35A, adquiriéndose en su fábrica de Wichita, Kansas, Estados Unidos, uno nuevo.

En razón de ello se contrató a su vez en la citada fábrica la capacitación de pilotos y técnicos, en este nuevo tipo de máquina que se integraría a la Fuerza Aérea, Con este objeto se trasladaron a Wichita el Brigadier General (Av.) Hebert R. Pampillón y los siguientes pilotos: Tte.Cnel. (Av.) Julio Araújo, May. (Av.) Héctor S. Fernández, May. (Av.) Julio Antonio Ruik y al Tte. 1° (Av.) Walter Rigo, quienes volaron un total de quince horas cada uno como pilotos y otro tanto como copilotos, incluido vuelos de travesía, uno de ellos hasta Washington D.C. yendo con el instructor de la fábrica el Brig. Pampillon. De la misma forma fueron a la fábrica los técnicos en mantenimiento de avión: Sgto.1° (TE) Alfredo C. Zeta y Sdo. 1° (TE) Hugo Iriarte; y personal de mantenimiento de sistemas electrónicos: Tte.1° (Elect.) Sergio D. Noria y Cbo. 2° (TE) Jorge A. Leytón; además para observar el trabajo en fábrica fue el Tte.2° (Mant.) Héctor M. Martínez.

Este avión tenía las siguientes características: bireactor equipado con dos «turbo fan» Garret TFE 731-2; autonomía cinco horas treinta minutos; velocidad de crucero económico 420 nudos; capacidad dos pilotos y siete pasajeros.

Su número de fabricante era 378, fue matriculado FAU 500, más tarde también se le adjudicaron las marcas CX-BOI, asentándose en el Registro Nacional de Aeronaves.

Partió de Wichita, Kansas, el 12 de abril de 1981, arribando a Uruguay el 14 por la siguiente ruta: Wichita-Miami-Puerto España (Trinidad-Tobago) - Brasilia – Carrasco; tripulado por los cuatro pilotos y el Sgto.1° (TE) Alfredo C. Zeta.

Se adjudicó al Grupo de Aviación N° 6 (Transporte).

El Tte.Gral. (Av.) José D. Cardozo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Al cumplir la edad límite en la jerarquía de Oficial General, por mandato imperativo de las disposiciones legales que rigen las actividades de la Fuerza Aérea, el 14 de mayo pasó a situación de retiro el Tte.Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan, dejando vacante su cargo de Comandante en Jefe.

De acuerdo a la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, el 12 de mayo el Poder Ejecutivo designó Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea con fecha 14 de mayo de 1981 al Brig. Gral. (Av.) José D. Cardozo, luego de la elección secreta preceptuada en el Artículo 46 de dicha Ley, que efectuó la Junta de Oficiales Generales de la Fuerza Aérea, ascendiendo en esa misma fecha al grado de Tte. Gral. (Av.).

El relevo se realizó en la mañana del día 14 de mayo, en la sede del Comando General de la Fuerza Aérea, al cual asistió el Presidente de la República y las más altas autoridades nacionales.

Vuelo a Lagos, Nigeria, en el Learjet FAU 500

Siendo necesario que dos técnicos de ANCAP se trasladaron a la ciudad de Lagos, capital de Nigeria, en la costa occidental de Africa, se solicitó a la Fuerza Aérea apoyo para dicho viaje, disponiendo el Comando que se efectuara la misión en el flamante Learjet FAU 500.

Con la tripulación conformada por los pilotos: Tte.Cnel. (Av.) Julio Araújo, May. (Av.) Héctor Fernández y May. (Av.) Antonio Ruik, partieron de Carrasco el 31 de mayo, volando hasta Recife, Brasil, donde pernoctaron. El 1° de junio cruzaron el Atlántico Sur, aterrizando en Dakar, Senegal, Africa, partiendo hacia Lagos, Nigeria, donde arribaron sin inconvenientes. El 3 de junio comenzaron el regreso, haciendo en ese día el tramo Lagos-Dakar-Recife, donde pernoctaron; en la siguiente jornada 4 de junio llegaron a Carrasco con escala técnica en Florianópolis.

Se reciben los dos primeros aviones IA-58 «Pucará» de un total de seis adquiridos en la República Argentina

1981

El día 2 de junio de 1981 se posaban en las pistas del Aeródromo de Alternativa «Tte. 2° Mario Walter Parallada» los dos primeros aviones de ataque IA-58 «Pucará» de un total de seis adquiridos en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, República Argentina, cuyas características son las siguientes: biturbohélice Turbomeca Astazou XVI-G de 986 HP cada uno, biplaza en tandem, peso máximo de despegue 6.800 kgs., velocidad máxima a nivel del mar 500 kph; armamento: dos cañones de 20 mm, cuatro ametralladoras 7.62 mm y tres estaciones de cargas lanzables.

Fueron traídos en vuelo desde Córdoba por el May. (Av.) Daniel Barral y el Tte.1° (Av.) Francisco S. Alonso, quienes se habían trasladado a la fábrica el 3 de mayo, donde efectuaron los correspondientes cursos teóricos y prácticos de vuelo para ese tipo de aparato. También fueron enviados al Área de Material de Córdoba de la Fuerza Aérea Argentina para realizar cursos de mantenimiento de célula, motor y de los diversos sistemas del avión, el Tte.2° (Mant.) Arturo Nisivoccia como Coordinador General de Cursos y a cuarenta y cinco técnicos, Personal Subalterno de la Brigada Aérea II.

Integrando la tripulación de los aviones vino así mismo el Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, Jorge Igarzábal, designado como coordinador del curso teórico y práctico e instructor de vuelo. Días después se presentaron en la Brigada Aérea II siete técnicos argentinos con el objeto de entrenar a las tripulaciones terrestres.

Dichos aviones fueron matriculados y asignados de la siguiente forma:

IA- 58 número de fabricante 043, matrícula FAU 220
IA-58 número de fabricante 047, matricula FAU 221

Se asignaron al Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento).

Viviendas para el Personal Superior de la Fuerza Aérea en el Barrio Miramar

Habiéndose logrado llegar a un acuerdo con la Intendencia Municipal de Montevideo, mediante el cual la Fuerza Aérea pudo adquirir a un precio razonable propuesto por la Dirección de Catastro, un gran predio en la zona de Miramar, cuando el Comandante en Jefe era el Tte.Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan, quien se preocupó personalmente de la solución de este problema, se comenzó a gestar la posibilidad de construir allí un barrio para el Personal Superior de la institución.

Con tal motivo se comenzó a levantar una serie de viviendas de acuerdo a un padrón esbozado por el Cnel. (R) Arquitecto Eduardo Aguirre y posteriormente se designó el 5 de junio de 1981, una Comisión con el cometido de efectuar las coordinaciones necesarias entre el Servicio de Viviendas de las Fuerzas Armadas y el Comando General de la Fuerza Aérea, en todo lo referente a la administración y construcción de dichas viviendas, la que se conformó de la siguiente manera: Presidente, Cnel. (Av.) Virginio Vega; supervisor técnico de las obras, Cnel. (R) arq. Eduardo Aguirre; y secretario Tte.Cnel. (Nav.) Félix Tornoni.

Como es sabido, fue posible finalizar todas las obras, erigiéndose un total de ciento cuatro viviendas.

El Tte.Gral. (Av.) (R) Raúl J. Bendahan es designado Consejero de Estado

Propuesto por el Consejo de la Nación, el Tte. Gral. (Av.) (R) Raúl J. Bendahan, quien hasta el 14 de mayo de 1981, se desempeñó como Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, fue designado en el mes de julio Consejero de Estado, pasando a formar parte de ese cuerpo legislativo.

Se reciben los tres primeros Aviocar C-212 españoles

A fines de 1979, ante la necesidad que se tenía de ir renovando la flota de aviones de transporte con que contaba el Grupo de Aviación Nº 3

1981

(Transporte), que eran los aviones C-47, la Fuerza Aérea adquirió a la fábrica de Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima (CASA), del Reino de España, cinco aviones Aviocar C-212, bimotores turbohélice de turbinas Garrett tipo 331-10-501 de 900 shp cada uno; ala alta y tren de aterrizaje fijo, con un peso máximo de despegue de siete mil setecientos kgs., velocidad máxima doscientos nudos, autonomía cinco horas cuarenta minutos.

Con el objeto de cumplir en forma más efectiva el contralor de fabricación, la realización de cursos, recepción de los aviones, tramitaciones diversas, etc. se designó un Agrupamiento Especial en marzo de 1981, el cual tuvo como Jefe de Misión al Cnel. (Av.) Werner A. Malatés, compuesto por Personal Superior y Subalterno, que comprendió a pilotos y técnicos, el que se trasladó en el mes de mayo a la ciudad de Sevilla, España, donde se encuentra la sección de la fábrica CASA que hace ese tipo de aparato.

Luego de realizados los diferentes cursos sobre esta máquina, partieron los dos primeros Aviocar desde el aeropuerto de San Pablo, Sevilla, hacia nuestro país; se trataba de los aviones:

Aviocar C-212-200, número de fabricante 186, matrícula FAU 530

Aviocar C-212-200, número de fabricante 187, matrícula FAU 531, ambos en versión para diecinueve pasajeros. En el 530, vinieron de tripulantes: pilotos, May. (Av.) José P. Malaquín, Cap. (Av.) Manuel E. Vilar y el instructor de la fábrica Tte. Cnel. Delgado; mecánicos, Sdo. 1° (AT) Fernando González y Sdo. 1° (AT) Diego Oliveri. En el 531 los tripulantes eran: pilotos, Cap. (Av.) José O. Piñón, Tte.1° (Av.) Eugenio J. Viera y como Observador May. (Av.) Ruben J. Gómez; mecánicos Sdo. 1° (AT) Alvaro Clerici y el técnico de la fábrica G.L. Pavón.

El vuelo se desarrolló pasando por Francia, Inglaterra, Escocia, cruzando el Atlántico Norte, Islandia, Groenlandia, Canadá, Estados Unidos, Barbados, Brasil y arribaron al Aeropuerto de Carrasco el 3 de agosto.

El 27 de agosto llegó el tercer Aviocar, se trataba del: Aviocar C-212-A-28, número de fabricante 189, matrícula FAU 532, en versión de

carguero. Sus tripulantes fueron: pilotos, May. (Av.) Mario D. Muñoz y Tte.1° (Av.) Luis Ramírez; mecánicos Sdo. 1° (AT) Gerard González y un funcionario de CASA.

Se reciben tres nuevos «Pucará»

El 23 de setiembre se recibieron en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, tres nuevos aviones de ataque IA-58 «Pucará» de acuerdo al siguiente orden:

IA-58 número de fabricante 044, matrícula FAU 222
IA-58 número de fabricante 045, matrícula FAU 223
IA-58 número de fabricante 048, matrícula FAU 224

Fueron traídos en vuelo «ferry» ese mismo día hacia el Aeródromo «Tte. 2° Mario Walter Parallada» de Durazno por los siguientes tripulantes:

May. (Av.) Daniel Barral, Tte. 1° (Av.) Francisco Alonso y Tte. 2° (Av.) Nelson Juani.

Fueron adjudicados al Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento).

Vuelo «ferry» de los Estados Unidos al Uruguay del Fairchild FAU 572

Luego de varias postergaciones en la entrega del Fairchild 572, el cual había sido llevado a los Estados Unidos en julio de 1980 para efectuarle un «overhaul», por último a fines de julio de 1981 se pudieron terminar los trabajos, quedando en condiciones de ser reintegrado al Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), adonde pertenecía.

Con tal motivo se envió en julio a Harrisburg, Pennsylvania, al Cnel. (Av.) Juan A. Beloqui y al Sgto. (A.T.) Arol Sánchez, con el objeto de controlar dichos trabajos. Posteriormente se nombró y mandó la tripulación que traería el aparato: Cnel. (Av.) Nilo Amestoy, Cnel. (Av.) Milton Cristiani y Tte.Cnel. (Av.) Enrique C.D. Crosa; que llegó a dicha localidad en Estados Unidos el 23 de setiembre, sumándose a ella el Sgto. (A.T.) Arol Sánchez.

1981

Comenzaron los vuelos de control el 24 de setiembre, efectuándose el último el 3 de octubre. Partieron hacia el sur el 5 de octubre, haciendo escalas en Miami, Grand Turk, San Juan de Puerto Rico, Martinica, Panamaribo, Belén do Pará, Brasilia, San Pablo, para arribar Carrasco el 12 de octubre después de treinta y dos horas, cincuenta minutos de vuelo.

Ceremonia de recepción en Córdoba del último Pucará

Con el fin de recibir el último IA-58 «Pucará que entregó la Fábrica Militar de Aviones (F.M.A.) de Córdoba, se hizo presente una delegación de nuestra institución en el Área de Material de Córdoba, la que estuvo compuesta por el Jefe del Estado Mayor General, Brig. Gral. (Av.) Manuel E. Buadas (el Comandante en Jefe, Tte. Gral. (Av.) José D. Cardozo en ese momento se encontraba en la República Arabe de Egipto, para estar presente en las exequias de su Presidente el Gral. Anwar El Sadat, fallecido en esos días), el Consejero de Estado Tte.Gral. (Av.) (R) Raúl J. Bendahan, el Jefe del Comando Aéreo Táctico Cnel. (Av.) Nery Egaña, el Jefe de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento Cnel. (Av.) Roberto Meyer, el Jefe de la Brigada Aérea II Cnel. (Av.) Julio C. Clavijo y Jefes y Oficiales del Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento), quienes acudieron a esa ciudad en los cinco aviones Pucará ya recibidos.

Esta nutrida delegación de la Fuerza Aérea participó en la ceremonia de recepción del Pucará que faltaba entregar, la cual coincidió con el 54° aniversario de la creación de la F.M.A., motivo por el que estuvo presente el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina Brig. Gral. Omar D. Graffigna y otras altas autoridades argentinas.

Al final de la ceremonia se realizó un desfile aéreo de aviones Pucará de los dos países en formaciones en conjunto.

El Pucará que se recibió en ese día era el:

IA-58 número de fabricante 049 que se matriculó FAU 225.

Fue asignado al Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento).

Se inauguró la aeroestación del aeropuerto de Melo

El 31 de octubre de 1981 tuvo lugar en el aeropuerto de Melo, al cual se le había dotado de una pista bituminizada de mil quinientos metros de largo, la ceremonia de inauguración de su moderna aeroestación, construida de acuerdo al padrón que, para este tipo de obras tenía la D.G.I.A. y ya había proporcionado a otros aeropuertos departamentales.

Dicha inauguración contó con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte.Gral. (Av.) José D. Cardozo, del Intendente Municipal de Cerro Largo y otras autoridades civiles y militares.

Arribó a Carrasco el cuarto Aviocar

El 4 de diciembre arribó a Carrasco el cuarto avión CASA Aviocar adquirido en España, el cual vino al igual que los anteriores cruzando el Atlántico Norte, sin inconvenientes.

Su tripulación fue: pilotos, Cap. (Av.) Selso R. Lima y Tte.1° (Av.) Fernando Curbelo, mecánicos, Cbo.1° (AT) Juan A. Saravia y el Cap. (R) del Ejército del Aire de España Miguel Durán, quien además era piloto.

Se trataba del avión CASA en versión carguero, Aviocar C-212-A-28 número de fabricante 198 matrícula FAU 533.

Fue asignado al Grupo de Aviación N° 3 (Transporte).

Promoción «Mayor Simón del Pino» de la E.M.A.

El 21 de diciembre recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción «Mayor Simón del Pino» luego de la ceremonia de fin de cursos correspondientes. Dicha promoción lleva ese nombre en honor de uno de los Treinta y Tres Orientales.

El orden de precedencia de cada cuerpo fue el siguiente:

CUERPO AÉREO

Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Miguel A. Martínez
Alf. (Av.)	Carlos B. De Mello
Alf. (Av.)	Arturo L. Silva
Alf. (Av.)	Jorge A. Alvarez
Alf. (Av.)	Eduardo Mazzucchelli
Alf. (Av.)	Héctor D. Luongo
Alf. (Av.)	Henry J. Fumero
Alf. (Av.)	Ramón L. Pais
Alf. (Av.)	Gustavo A. Costa
Alf. (Av.)	Gustavo E. Carusso
Alf. (Av.)	Mario H. Valdez
Alf. (Av.)	Julio C. Bonilla
Alf. (Av.)	Rubel O. Batista
Alf. (Av.)	Luis M. Pérez
Alf. (Av.)	Gonzálo G. Hernández
Alf. (Av.)	Fernando Zuluaga
Alf. (Av.)	Rodolfo Urruty
Alf. (Av.)	Juan H. Blanco
Alf. (Av.)	Daniel A. Pérez

CUERPO TÉCNICO

Escalafón «D»

Alf. (AA.)	Vicentino Morrone
Alf. (AA.)	Carlos S. Macció

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Roberto M. Leoni
Alf. (Mant.)	Martín A. Irabuena
Alf. (Mant.)	José L. Souza

Escalafón "F"

Alf. (Elect.)	Alfredo P. Laprovítera
Alf. (Elect.)	Juan C. Luzardo
Alf. (Elect.)	Hugo D. Cardoso
Alf. (Elect.)	Carlos E. Trechi
Alf. (Elect.)	Juan E.Banegas

Cambia la denominación del Grupo de Aviación Nº1 (Inst. y Entr.) Se crea el C.I.E.V.A.

Al variar su función y equipamiento, el Grupo de Aviación Nº1 (Intrucción y Entrenamiento), luego de haber recibido los aviones IA-58 «Pucará», cambia su denominación por la de Grupo de Aviación Nº1 (Ataque), con fecha 22 de diciembre de 1981, de acuerdo a la Orden del Comando General Nº 2060. Por esta misma razón y en la misma fecha y Nº de Orden del Comando General, se crea el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado (C.I.E.V.A.), con asiento y dependencia en la Brigada Aérea II, con los aviones y equipos que contaba el antiguamente denominado Grupo de Aviación Nº 1 (Instrucción y Entrenamiento).

La misión del C.I.E.V.A. será la de impartir el Curso de Vuelo Avanzado a los Sres. Oficiales egresados de la Escuela Militar de Aeronáutica y mantener el entrenamiento de vuelo a los Sres. Oficiales de la Brigada Aérea II.

Plaza de la Aviación Nacional

Por iniciativa del Director de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea, Cnel. (Nav.) Mario G. Conde, el Comando General de la Fuerza, acepta y hace suya la idea de crear una Plaza Pública en la Ciudad de Montevideo, dedicada a la Aviación Nacional, con un monumento alusivo en la misma. Para tal fin, el Comando General de la Fuerza Aérea, designa una Comisión Pro Plaza de la Aviación Nacional y la pone en posesión de sus cargos el día 30 de diciembre de 1981. Dicha Comisión estaba integrada por el «Comité de Aviación Nacional», más los Representantes de Organismos e Instituciones que componen la Aviación Nacional. La Plaza se ubicó en el predio formado por las Avenidas Dámaso Antonio Larrañaga, José Pedro Varela y la calle Ing. José Serrato, frente al Museo Aeronáutico. Esta Comisión se integró con las siguientes personas: Presidente Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges; 1°. Vicepresidente Brig. Gral. (Av.) Juan A. P. Villanueva; 2° Vicepresi-

dente, Sr. (Av.Civ.) Clemente Puig Cáceres; Secretario General, Cnel. (Av.) Jaime Meregalli; Pro Secretario, Sr. Julio Ma. Barrios; Tesorero, Sr. (Av.Civ.) Delfín Díaz Cibils; Vocales C/N (Av.) Miguel A. Cabrera; Cnel. (Av.) Milton Cristiani; Cnel. (Av.) Eugenio Sclavo; Cnel. (Av.) Pedro E. Rivero; Cnel. (Av.) Atilio Bonelli; Sra. (Av.Civ.) Mirta Vanni de Barbot; Ing. Agr. César A. Piacenza; Arq. Duilio Lamboglia; Arq. Angel H. Brian; Arq. Ismael Machín; Sr. (Av.Civ.) Luis Alberto Castagnola; Cnel. (Nav.) Mario G. Conde y Tte.1° (Av.) (R) Juan Maruri.

1982

La bandera uruguaya en el Polo Sur

Habiendo sido invitado el Instituto Antártico Uruguayo por la Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, para concurrir a visitar la Estación Mc Murdo y la Estación del Polo Sur en el Continente Antártico, designó para que lo represente en esa circunstancia, al Cnel. (Av.) Roque Aita y al Cap. (Nav.) Bernabé Gadea, ambos oficiales, como es sabido, consustanciados con el espíritu antártico, sobre todo el primero, quien en octubre de 1964 había propuesto a la Inspección General de la Fuerza Aérea un Proyecto de Ejecución de un Vuelo al Polo Sur.

La expedición partió desde Christchurch (Nueva Zelandia) el 16 de enero luego de haber salido de Montevideo el 7 de ese mes, arribando al aeródromo Williams Field de la Estación Mc Murdo en un vuelo de ocho horas en C-130 con esquis.

El 19 de enero continuaron hacia la estación Polo Sur, también denominada Amundsen- Scott, donde a su llegada hicieron entrega al Jefe Científico de una plaqueta del Instituto Antártico Uruguayo, la que fue colocada en un sitio de honor entre las fotos de los insignes exploradores polares Roald Amudsen y Robert Scott; posteriormente se dirigieron al lugar donde se indica el Polo Sur Geográfico que está coronado

con una esfera plateada colocada sobre un pedestal que señala su lugar exacto. En sus inmediaciones enarbolaron la bandera uruguaya, junto con las otras que en semicírculo indican las naciones que habían firmado el Tratado Antártico de 1959 en Washington.

Esta fue la primera vez en la historia que nuestra bandera ondeó en esas latitudes, tomándose fotografías para dejar sentado el momento histórico.

Vuelo «ferry» del quinto y último Aviocar, FAU 534

El 14 de enero de 1982 partió hacia Montevideo desde Sevilla, España, el quinto y último Aviocar C-212; como los anteriores por la ruta del Atlántico Norte.

Se trataba del avión cuyo tipo era:

Aviocar C-212-AS-28, número de fabricante 229, matrícula FAU 534 modelo especial para patrullaje marítimo, con la proa o nariz alargada donde se situaba el radar, además estaba equipado con ventanas tipo burbujas para dos observadores y consola interna.

Vino tripulado por el Tte.Cnel. (Av.) José F.R. Porro y el Tte.2° (Av.) Raymundo A. Delfino como pilotos y el Cbo 1° (AT) Guillermo Báez como mecánico; además con los funcionarios de la fábrica Sr. Miguel Durán (Cap.) (R) del Ejército del Aire de España y el Sr. Luis González, mecánico.

Atrasos en la fabricación motivaron que el vuelo «ferry» se desarrollara en una época del año que presenta particulares dificultades, pues si bien el avión contaba con equipamiento adecuado para enfrentar formaciones de hielo moderadas en el aire, en ese período se encuentran frecuentemente condiciones extremas. A todo esto se sumó un muy especial invierno catalogado como uno de los más fríos en lo que iba del siglo. A pesar de esto el vuelo se cumplió sin mayores inconvenientes perdiéndose solo tres días en Glasgow, Escocia y uno en Bangor, Estados Unidos, en ambos casos por meteorología.

Entre los recuerdos remarcables de este «ferry» en la doble etapa que realizaron en el cruce del Atlántico Norte, entre Islandia y Groenlandia, los tripulantes pudieron observar una aurora boreal, espectáculo que les brindó la naturaleza, de una belleza indescriptible.

Arribaron a Carrasco el 28 de enero de 1982.

Fue asignado, como los anteriores al Grupo de Aviación N°3 (Transporte).

El Tte.Gral. (Av.) Manuel E. Buadas Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Al haber pasado a retiro por imperio de la Ley el Tte.Gral. (Av.) José D. Cardozo, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, fue designado por el Poder Ejecutivo en su lugar con fecha 1° de febrero de 1982 al Brig.Gral. (Av.) Manuel E. Buadas, luego de la elección correspondiente, confiriéndosele el grado de Tte.Gral. (Av.) en ese día.

Los Coroneles Fernando J. Arbe y Wilder Jackson ascienden a Brig.Gral. (Av.)

Luego de la elección secreta que estaba preceptuada en la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, ascendieron con fecha 1° de febrero a la jerarquía de Brigadier General (Av.) , los Coroneles Fernando J. Arbe y Wilder Jackson.

El primero egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica como Alférez de la Aeronáutica Militar el 28 de diciembre de 1950 y el segundo, egresó de la misma institución el 27 de diciembre de 1951.

Ascenso de diez alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Mayor Simón del Pino»

Con fecha 1° de febrero de 1982 el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Alférez de la Fuerza Aérea a los siguientes alumnos de la Promoción «Simón del Pino» de la E.M.A.

CUERPO AÉREO

Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Nicolás H. Stoian
Alf. (Av.)	Ruben E. Miller

CUERPO TÉCNICO

Escalafón «D»

Alf. (A.A.)	Gabriel Barboza
Alf. (A.A.)	Yamandú S. Perrone

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	José P. Borderre
Alf. (Mant.)	Oscar A. Besozzi
Alf. (Mant.)	Gerardo R. Gancedo

Escalafón "F"

Alf. (Elect.)	Jorge D. Mercapídez
Alf. (Elect.)	Néstor G. Mieres
Alf. (Elect.)	Mario E. Fariello

Se accidenta y fallece un paracaidista del Ejército en un Fokker de la Fuerza Aérea

Desde por lo menos seis años atrás la Fuerza Aérea colaboraba con el Centro de Instrucción de Paracaidistas del Ejército (C.I.P.E), brindando el apoyo necesario con sus aviones para que esa repartición del Ejército Nacional pudiera realizar su objetivo.

Con tal motivo el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) a fin de cumplir en mejor forma con ese cometido, modificó el Fokker F-27 MK100 FAU 561 para efectuar lanzamientos de paracaidistas, tarea esta que se realizó con la asistencia técnica de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y, el asesoramiento del CIPE, quitando los asientos y colocando un andamiaje afirmado en el piso del avión, que permitía ubicar un cable de anclaje que iba desde la parte delantera derecha de la cabina de pasajeros, hasta cerca de la puerta trasera izquierda, a pocos centímetros del piso.

1982

El día 17 de febrero, como parte de los actos conmemorativos del sexto aniversario de CIPE, la Fuerza Aérea contribuyó con el trans-

porte y el lanzamiento de ciento sesenta y cuatro paracaidistas militares en la zona de San Jacinto, Dpto. de Canelones, con seis aviones: un C-47, tres C-212 y dos F-27. Como número dos de la Sección de F-27, iba el FAU 561 tripulado por: el Cap. (Av.) Enrique Bonelli, Comandante, el Tte. 2do. (Av.) Alberto Zanelli, Copiloto y el Cbo.2°. (TE) Sergio E. Cor, Ingeniero de vuelo, además iba el Tte.2do. (Mant.) Roberto Rodríguez como enlace entre el Jefe de Salto y el Comandante y, treinta y tres paracaidistas a bordo.

A la hora 11 y 16 comenzó el lanzamiento de los paracaidistas, siendo normal con los cinco primeros aviones, pero en el sexto que era el FAU 561, al paracaidista No. 13, Cbo. 2do. Juan A. Severo, se le abrió inadvertidamente el paracaídas de reserva cuando aún se encontraba dentro del avión, lo que le produce que se golpee violentamente contra el marco de la puerta, falleciendo como consecuencias de las heridas que recibe, además el infortunado militar fue extraido del aparato por el paracaídas de reserva abierto.

A raíz del accidente la célula del avión sufre ciertos deterioros que no alteran su vuelo, de cualquier forma se suspende el lanzamiento de los demás paracaidistas y se regresa a Carrasco.

El Tte.Gral. (Av.) (R) José D. Cardozo fue designado por el Poder Ejecutivo Presidente del Banco de la República Oriental del Uruguay

El Tte.Gral. (Av.) (R) José D. Cardozo, quien hasta el 1ro. de febrero de 1982 era el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, le fue confiado por el Poder Ejecutivo la Presidencia del Banco de la República Oriental del Uruguay, haciéndose cargo de ese importante puesto el día 5 de marzo de 1982.

El Cnel. (Av.) Julio C. Loureiro Director General de PLUNA

El 16 de marzo de Poder Ejecutivo designó al Cnel. (Av.) Julio César Loureiro para prestar servicios en el Estado Mayor Conjunto en «Comisión» en el Ministerio de Transportes y Obras Públicas, PLUNA, como Director General, siendo impuesto en ese cargo el día 19 de marzo.

El Servicio de Tutela Social de las Fuerzas Armadas

Al haber sido nombrado el Cnel. (Av.) Luis N. Fasana por el Poder Ejecutivo el 22 de marzo, Director del Servicio de Tutela Social de las Fuerzas Armadas, esa Dirección, dependencia del Ministerio de Defensa Nacional, en el futuro será encabezada por un Oficial Superior de la Fuerza Aérea e integrada por Oficiales Superiores del Ejército y Armada Nacional.

El Grupo de Aviación No.1 (Ataque) da de baja sus aviones de instrucción y entrenamiento

Al cambiar el Grupo de Aviación No.1 sus funciones y equipamiento, sus aviones de instrucción y entrenamiento: 17 Beechcraft T-34A y B, 4 Cessna U-17A y 1 Piper L-21, fueron dados de baja el 24 de marzo de su dotación y dados de alta 15 Beechcraft T-34A, 4 Cessna U-17A y 1 Piper L-21 en el C.I.E.V.A.; y dos T-34B en la Escuela Militar de Aeronáutica.

Se crea el Regimiento Técnico de Armamentos y Explosivos de la Fuerza Aérea

Por medio del Decreto No. 121/982 de fecha 30 de marzo de 1982 del Poder Ejecutivo, se crea el Regimiento Técnico de Armamento y Explosivos de la Fuerza Aérea, el cual estará integrado por un Grupo de Armamento Terrestre y Aéreo, un Grupo de Municiones y Explosivos y un Grupo de Mantenimiento y Producción. Este Regimiento es una de-

pendencia de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y estará ubicado en el Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza", donde antiguamente se hallaba el depósito de Abastecimiento.

Trágico accidente en un helicóptero UH-1B

A media tarde del 30 de abril partió del Aeropuerto de Carrasco una formación integrada por cinco helicópteros UH-1B, UH-1H y Bell 212, al mando del Jefe del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate), May. (Av.) Waldemar Burgueño, con la misión de instrucción y entrenamiento en formaciones tácticas.

En circunstancias en que la formación se encontraba sobrevolando el Rincón de Pando entre la Ruta Interbalnearia y el Aeródromo Militar «Gral. Artigas», uno de los aparatos que la integraba, el helicóptero UH-1B FAU 062, que iba como ladero, tripulado por el Tte.1ero. (Av.) Erasmo J. Beneditto, el Tte.1ero. (Av.) José F. Novegil, el Tte.2do. (Av.) Gonzalo M. Zuluaga y el Cbo.2do. (TE) Mario B. Nogueira, aparentemente quedó sin control, precipitándose a tierra, con el trágico saldo de sus cuatro jóvenes ocupantes muertos y el helicóptero destruído.

Operativo de ayuda al Paraguay

Ante desvastadoras inundaciones que asolaron en el mes de julio la hermana República del Paraguay, el Gobierno Nacional dispuso una importante ayuda, adquiriendo en firmas de plaza: leche en polvo, alimentos, zapatos, botes de goma, ropa, frazadas, etc., todo lo que fue transportado en seis vuelos realizados por diferentes tripulaciones, cinco en el Fairchild FAU 572 y uno en el Aviocar FAU 532, entre los días 23 de julio y 9 de agosto, cargándose 17.300 kgs. en total de mercancías.

Se habilitan mejoras edilicias en el Aeródromo «Cap. Boiso Lanza»

A mediados de 1982, se habilitó la nueva ala del edificio del Comando General de la Fuerza Aérea, perpendicular a la antigua, y

comenzaron a mudarse los tres Comando Aéreos y sus dependencias a la planta alta; a la planta baja, la Sub Jefatura Estado Mayor General (Inteligencia) A-2, y vestuarios de todas las dependencias.

El 16 de octubre a las 10 y 30 horas se inauguró el edificio de dos plantas sede de la Dirección del Servicio de Sanidad de la Fuerza Aérea, con enfermería, consultorios, farmacia, oficinas, etc. donde se instaló el Centro Asistencial Zonal No. 1, concentrándose a partir de ese momento la asistencia externa para toda la Fuerza Aérea, disminuyendo de esta manera las funciones que a dichos efectos brindaba el Hospital Central de las Fuerzas Armadas.

Se da de alta y asigna un avión T-34B

Luego de armado y puesto a punto otro de los aviones Beechcraft Mentor T-34B, recibido en 1978, el 20 de octubre se matriculó y asignó al C.I.E.V.A. el siguiente aparato:

T-34 Bureau Number 140749 Matrícula FAU 680

Se crea la compañía del Comando y Cuartel General

El 4 de noviembre por el Orden del C.G.F.A. No. 2174 se creó la compañía del Comando General y Cuartel General de la Fuerza Aérea, cuya misión es la de proporcionar el gobierno, la administración, instrucción y mando del Personal Subalterno que presta servicios en tareas administrativas.

Se estructuró con los medios de personal que en ese momento prestaba servicios en tareas administrativas en el Comando, Comandos Aéreos y Reparticiones del Cuartel General.

Todas las Unidades y Reparticiones del Cuartel afectadas realizaron los respectivos movimientos de altas y bajas a partir del 1ro. de marzo de 1983.

Su dependencia era del Director de Secretaría del Comando General.

Por medio del Anexo «A» a la Orden No.2174 se reglamentó su organización y funcionamiento.

Clausura de Cursos en la Brigada Aérea II

Al finalizar el año lectivo por primera vez en el Centro de Instrucción y Entrenamiento de Vuelo Avanzado (CIEVA) de la Brigada Aérea II, se realizó una lucida ceremonia, que comenzó a las 17 horas del día 7 de diciembre y contó con la presencia del Ministro de Defensa Nacional, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y otras autoridades civiles y militares, haciéndose entrega de los certificados de eficiencia a los aviadores que finalizaron su adiestramiento, pertenecientes a la Promoción "Mayor Simón del Pino". Anteriormente los cursos de vuelo avanzado eran impartidos por el Grupo de Aviación N° 1 (Instrucción y Entrenamiento).

Asimismo se aprovechó la ceremonia para otras celebraciones como: entrega del trofeo «Oficina de Cooperación de Defensa»; entrega del trofeo «Seguridad de Vuelo» al Grupo de Aviación No. 3 (Transporte); entrega de la Medalla «Al Mérito Aeronáutico» al Mayor de la Fuerza Aérea Argentina Jorge Igarzábal, quien estuvo estacionado varios meses en la Brigada Aérea II como coordinador del Curso Teórico y Práctico e Instructor de Vuelo de los aviones «Pucará», en el Grupo de Aviación No.1 (Ataque).

La ceremonia terminó con una demostración de suficiencia de los aviadores del Curso de Vuelo Avanzado y de capacidad operativa de los Grupos Tácticos No.1 y 2. Entre otras exhibiciones se hizo una formación de disciplina de aviones T-34 en la que intervinieron quince aparatos.

Promoción "Capitán Manuel Lavalleja" de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 21 de diciembre recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de tercer año del Curso Profesional de la Escuela

Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción «Cap. Manuel Lavalleja», luego de la ceremonia de fin de cursos correspondiente. Dicha promoción lleva ese denominativo en honor de uno de los Treinta yTres Orientales. El orden de precedencia de cada cuerpo fue el siguiente:

Escalafón «A»

CUERPO AÉREO

Alf. (Av.)	Jorge C. Cámaras
Alf. (Av.)	Pablo L. Lampariello
Alf. (Av.)	Raúl R. Nava
Alf. (Av.)	Mario S. Islas
Alf. (Av.)	Alvaro B. Cladera
Alf. (Av.)	Miguel A. Irrazábal
Alf. (Av.)	Walter G. Boedo
Alf. (Av.)	Raúl Casariego
Alf. (Av.)	Olavo D. Machado
Alf. (Av.)	Gerardo F. Meyer
Alf. (Av.)	Bernardo T. Recoba
Alf. (Av.)	Edward Belén
Alf. (Av.)	Sergio González
Alf. (Av.)	Gonzalo J. Silva
Alf. (Av.)	Fernando L. Maurente
Alf. (Av.)	Julio C. Cuadro
Alf. (Av.)	Ricardo D. Reyes
Alf. (Av.)	Alejandro O. Domínguez

Escalafón «C»

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE

Alf. (ST)	Rubens D. Gómez
Alf. (ST)	Sergio Cabrera
Alf. (ST)	Hugo F. Saravia
Alf. (ST)	Julio C. Martínez
Alf. (ST)	Carlos A. Marchand

Escalafón "D"

CUERPO TÉCNICO

Alf. (AA)	Emilio C. López
Alf. (AA)	Carlos A. David Repetto

1982

1982

Alf. (AA)	Edgardo R. Savaglia
Alf. (AA)	Víctor S. Paladini
Alf. (AA)	Daniel R. Pérez
Alf. (AA)	Mirco D. Rodríguez

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Gustavo S. Zuluaga
Alf. (Mant.)	Juan U. Karbuski
Alf. (Mant.)	Nelson E. Guimaraens
Alf. (Mant.)	Alvaro D. Balcemao

Escalafón «F»

Alf. (Elect.)	Gabriel B. García
Alf. (Elect.)	Eduardo Fernández
Alf. (Elect.)	Marcos G. Vignolo
Alf. (Elect.)	Luis E. Capezzolo
Alf. (Elect.)	Juan M. Prada

Escalafón «H»

Alf. (SA)	Dr. César E. Brignoni
Alf. (SA)	Dr. Mario G. Martínez
Alf. (SA)	Dr. Mario W. De León
Alf. (SA)	Dr. Alberto E. Iturralde
Alf. (SA)	Dr. Milton A. Villaró

Además en ese año finalizaron los cursos y recibieron sus despachos de Oficial tres becarios extranjeros que habían ingresado en 1980 a 1ro. año del Curso Profesional.

Como Oficiales Aviadores:

Carlos A. Morales (Rpca. de Guatemala)
Carlos A. Martínez (Rpca. de Panamá)
Como Oficial de Seguridad Terrestre:
Bernardo E. Pino (Rpca. de Panamá)

1983

Viaje de evaluación a la Antártida

Habiéndose decidido en el Comando General evaluar la posibilidad de efectuar un vuelo de estudio a la Antártida, con un avión del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), que podría ser un Fairchild FH-227, convenientemente preparado, de acuerdo a estudios que se comenzaron a realizar a partir del año 1981 según conversaciones que llevaron a cabo el Cnel. (Av.) Roque Aita, promotor de la idea y el nuevo Jefe del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) May. (Av.) Athos R. Pallas, se dispuso que el May. (Av.) Adolfo Y. Pereyra y el referido May. Pallas, con el apoyo de la Fuerza Aérea Chilena (F.A.CH.) concurrieran a la Antártida a fin de apreciar "in situ" su factibilidad.

Con tal motivo partieron de Montevideo ambos jefes el 26 de enero de 1983 hacia Santiago de Chile, donde se había concertado con la F.A.CH. la ida a la Antártida. El 27 de enero cumplieron el vuelo de pasajeros en un Hércules C-130 de la F.A.CH. hacia Punta Arenas; el 28 se verificó el cruce desde dicha ciudad hasta la Base Teniente Marsh de Chile en la Isla Rey Jorge del continente blanco. Allí además de apreciar y valorar la pista de la Base chilena para la operación del Fairchild, consumaron vuelos en avión Twin Otter y en helicóptero, recorriendo los lugares donde se podría instalar una futura base científica uruguaya, incluido fueron hasta la Isla Decepción. El 29 regresaron a Punta Arenas y el 30 a Santiago, retornando a Montevideo ese día con la firme convicción de lograr el objetivo buscado.

Nuevos Alféreces en la Promoción «Cap. Manuel Lavalleja» de la Escuela Militar de la Aeronáutica

Con una ceremonia realizada a las 11.00 horas del día 25 de febrero en el Salón de Actos del Comando General de la Fuerza Aérea, recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, con fecha 1ro. de febrero,

los alumnos de la Promoción «Cap. Manuel Lavalleja» de la Escuela Militar de Aeronáutica de acuerdo al orden que sigue, en los escalafones:

CUERPO AÉREO

Escalafón «A»

Alf. (Av.)	Huber W. Togni

CUERPO TÉCNICO

Escalafón "D"

Alf. (AA)	Ricardo E. Cavadini
Alf. (AA)	Francisco D. Suárez

Escalafón «E»

Alf. (Mant.)	Manuel Recarey
Alf. (Mant.)	Nelson A. Riambau

Escalafón «F»

Alf. (Elect.)	Jorge Gestido

Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Julio C. Loureiro

El 8 de marzo de 1983 le fue conferido al Cnel. (Av.) Julio C. Loureiro por el Poder Ejecutivo, el ascenso al grado de Brig.Gral. (Av.), con fecha 1ro. de febrero de 1983, luego que la Comisión Permanente del Consejo de Estado le concediera la venia correspondiente.

El Brig.Gral. (Av.) Loureiro egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica como Alférez del Arma de Aeronáutica el 29 de diciembre de 1948; finalizando el Curso de Aplicación para Oficiales en la misma Escuela Militar de Aeronáutica el 5 de enero de 1950, fecha en que recibió su brevet de Piloto Aviador Militar.

El Cnel. (Av.) Raúl V. Sampedro Vicepresidente del Banco Hipotecario del Uruguay

Al haber sido designado Agregado Aeronáutico en España el Cnel. (Av.) Carlos P. Pache, quien prestaba servicios en el ES.MA.CO. en «Comisión» en el Ministerio de Economía y Finanzas como Vicepresidente del Banco Hipotecario del Uruguay, fue nombrado el 16 de

marzo por el Poder Ejecutivo en su lugar, el Cnel. (Av.) Raúl V. Sampedro.

El Cnel. (Av.) Miguel A. Suñol Sub Director General de P.L.U.N.A.

Al haberse creado en PLUNA el cargo de Sub Director General, fue designado el 17 de marzo por el Poder Ejecutivo para prestar servicios en el ES.MA.CO. en «Comisión» en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en ese puesto de PLUNA, el Cnel. (Av.) Miguel A. Suñol.

Nombramiento de Directores Ejecutivos en P.L.U.N.A.

Por la misma Resolución del 17 de marzo fueron designados para prestar servicios en el ES.MA.CO. en «Comisión» en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en P.L.U.N.A., el Cnel. (AA) Guillermo M. Ferreiro y, como Director Ejecutivo para Administración y Comercial de P.L.U.N.A., el Cnel. (Av.) Carlos A. Muñoa.

Se libraron al uso varios edificios en diferentes bases de la Fuerza Aérea

De conformidad al plan de obras estructurado por la Dirección de Ingeniería y Arquitectura de la Fuerza Aérea (D.I.A.F.A.) se fueron librando al uso varios edificios en las diferentes bases de la Fuerza Aérea.

En el Aeródromo Militar «Cap. Juan M. Boiso Lanza» se finalizó en julio el Casino y Alojamientos de Oficiales, con una superficie de mil seiscientos metros cuadrados en dos plantas, obra realizada por la empresa De los Campos - Puente Tournier S.A.

En la Brigada Aérea I, se entregó en junio por parte de la empresa Ingeniero Canabal, un edificio en dos niveles para alojamientos de oficiales de veintiocho dormitorios con baños privados. También se finalizó la sala de pasajeros de la Brigada que está dotada de dos plan-

1983

tas, siendo la planta alta una ampliación de operaciones de la misma Brigada; obra realizada por SABYL S.A.

En el predio de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento (B.M.A.), en Carrasco, se levantó un edificio de setecientos treinta metros cuadrados, igualmente por parte de SABYL S.A., destinado en su totalidad a talleres de mantenimiento de aeronaves. De la misma manera la empresa De Los Campos - Puente Tournier S.A. terminó la construcción de laboratorios y salones de clase y conferencias del Ensayo no Destructivo de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, cuya superficie es de cuatrocientos setenta y cinco metros cuadrados. Además para la Brigada de Mantenimiento de Abastecimiento se dieron por terminados el Taller de turbinas y el depósito de abastecimiento, con una superficie de mil quinientos metros cuadrados en dos plantas.

Integración del Escalafón Aerotécnico de la Fuerza Aérea

Por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 2276 del 29 de agosto, se dispuso integrar el Escalafón Aerotécnico de la Fuerza Aérea con el personal idóneo que surgió del estudio realizado por la Sub Jefatura del Estado Mayor (Personal), basado en los registros de dicha Sub Jefatura y en la Escuela Técnica de Aeronáutica; publicándose más adelante el escalafón de referencia.

A partir de esta Orden y de la publicación del citado escalafón, el Personal Aerotécnico y en general todo el Personal Subalterno de la institución, comenzó a usar la denominación que dispuso el Art. 37 de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea No. 14.747 que es el que sigue:

a. Aerotécnico (AT)
b. Administrativo (Adm.)
c. Seguridad Terrestre (ST)
d. Servicios Generales (SG)

Grave accidente de dos aviones A-37B

El Grupo de Aviación No. 2 (Caza) para el año 1983 tenía previsto sustentar en su inventario de aeronaves cinco aviones T-33A y ocho aviones A-37B, de los cuales se mantuvieron operativos tres T-33A y seis T-34B hasta el día 6 de octubre en que se accidentaron dos A-37B, perdiendo la vida sus cuatro ocupantes.

El 6 de octubre se dispuso un vuelo por planilla de operaciones del Grupo, con el objeto de matener el entrenamiento de las tripulaciones de combate en vuelo nocturno en formación. La misión consistió en el vuelo de una Sección de dos A-37B en el sector "1" del área local del aeródromo "Tte. 2do. M.W. Parallada" a un nivel de siete mil pies.

La sección estaba integrada por:

FAU 271	Tte.1ro. (Av.) Roberto Hornos	Piloto Principal
	Tte.2do. (Av.) Jorge Schell	Observador
FAU 272	Tte.1ro. (Av.) Mauricio Camou	Piloto Principal
	Tte.2do. (Av.) Leonardo Goyeneche	Observador

A las 19.53 se efectuó la puesta de marcha. Los aviones rodaron a la cabecera de pista 03. La torre de control autorizó a la Sección a colocarse en posición de despegue, e inmediatamente a un T-34B que en esos momentos estaba volando con tripulaciones del C.I.E.V.A., a iniciar un procedimiento de aterrizaje por instrumentos con el uso del ADF; de modo que, cuando la Sección comunicó a la torre de control que estaba pronta, el T-34B estaba promediando la curva de procedimiento. La torre autorizó el despegue, condicionando a esta que inmediatamente de dicho despegue, realizara un viraje hacia la derecha sin superar los dos mil pies de altitud, contestando el guía de la Sección afirmativamente.

El decolaje fue normal ascendiendo la Sección en formación cerrada hasta quinientos pies y estableció un viraje de sesenta grados, deslizando inadvertidamente los aparatos con nariz abajo, hasta que ambos aviones tocaron un monte de eucaliptus ubicado a tres kilómetros al noroeste de la cabecera de pista 21 y al norte de la ruta 14,

propiedad del Sr. Julio Iruleguy Caorsi, produciéndose un terrible accidente en el cual perdieron la vida sus cuatro jóvenes ocupantes.

Se dio de alta un nuevo T-34B "Mentor"

Al tener que realizarse una inspección mayor a un T-34B de la Escuela Militar de Aeronáutica, se decidió poner en orden de funcionamiento uno de los recibidos en 1978 que se encontraban en reserva, para suplir el que pasó a revisación, por lo cual se armó pintó y matriculó el 19 de octubre el siguiente T-34B "Mentor":

Bureau Number 140808 matrícula FAU681

Se dan de alta dos nuevos T-34B "Mentor"

Por motivos semejantes al anterior, el 24 de noviembre se dieron de alta en la dotación orgánica de la Fuerza Aérea, dos aviones T-34B "Mentor" recibidos en 1977 y 78, armándolos, pintándolos y matriculándolos de acuerdo al siguiente orden:

Bureau Number 140790 matrícula FAU682
Bureau Number 140756 matrícula FAU683

Promoción "General Hernán S. Barú" de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 16 de diciembre, luego de la ceremonia de fin de cursos, recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de tercer año del Curso Profesional de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción "General Hernán S. Barú", denominada de esa manera en honor del pionero de la aviación, alumno del Tercer Curso de la Escuela Militar de Aviación en 1923, e Inspector General de la Fuerza Aérea en 1955, según el siguiente orden de precedencia en cada cuerpo:

CUERPO AÉREO
Escalafón "A"

Alf. (Av.) Javier Addiego

Alf. (Av.)	Roque H. Buroni
Alf. (Av.)	Sergio I. Cairus
Alf. (Av.)	Wilson E. Giambiaggi
Alf. (Av.)	Roberto D. Pereira
Alf. (Av.)	Milton L. Pereira
Alf. (Av.)	Máximo R. Salaberry
Alf. (Av.)	Gianni T. Rumi
Alf. (Av.)	Roberto A. Latorre
Alf. (Av.)	Julio C. Ruiz
Alf. (Av.)	William D. Malaquín
Alf. (Av.)	Juan P. Plateiro
Alf. (Av.)	Pablo M. García
Alf. (Av.)	Edward C. Rode
Alf. (Av.)	Hugo D. Mandl
Alf. (Av.)	Miguel A. Cabrera

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE

Escalafón "C"

Alf. (ST)	Alberto Spada
Alf. (ST)	Nicolás W. Ulery
Alf. (ST)	Nelson R. Calafí
Alf. (ST)	Jorge Berisso
Alf. (ST)	Leonardo Villalba
Alf. (ST)	Mario R. Otte
Alf. (ST)	Luis M. Pérez Ordóñez
Alf. (ST)	Alberto M. Sanes
Alf. (ST)	Héctor A. Bado

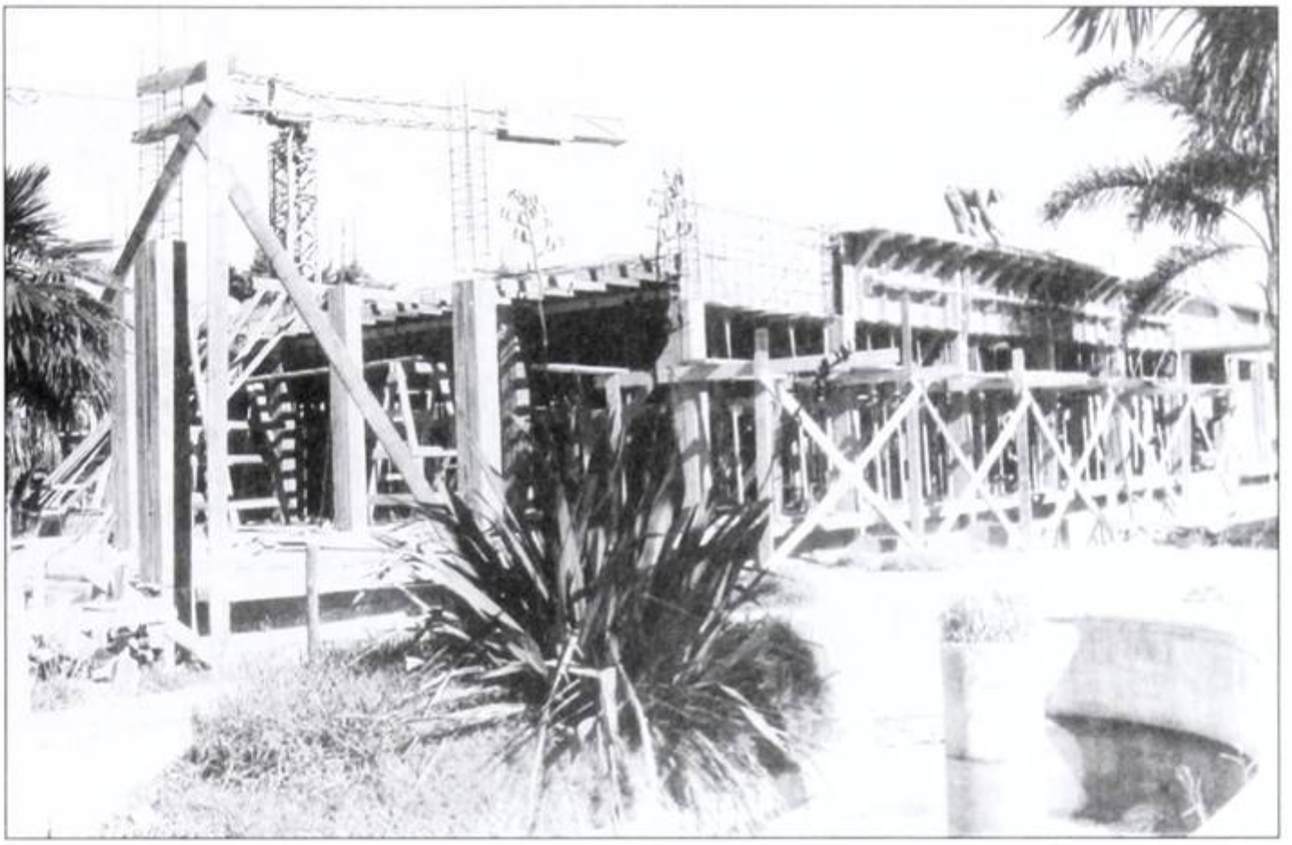
CUERPO TÉCNICO

Escalafón "E"

Alf. (Mant.)	José A. Pinto
Alf. (Mant.)	David I. Vuille
Alf. (Mant.)	Alfredo E. García
Alf. (Mant.)	Gustavo Camerosano
Alf. (Mant.)	Carlos R. Suárez
Alf. (Mant.)	Edgardo Y. Hirigoyen

Escalafón "H"

Alf. (SA)	Dr. Alberto R. Gandulia
Alf. (SA)	Dra. Alba E. Lambruschini
Alf. (SA)	Dra. Elida Aída Lagrotta



Base Aérea "Cap. Boiso Lanza" febrero de 1980.
Obras de construcción de la nueva ala del
Comando General de la Fuerza Aérea.

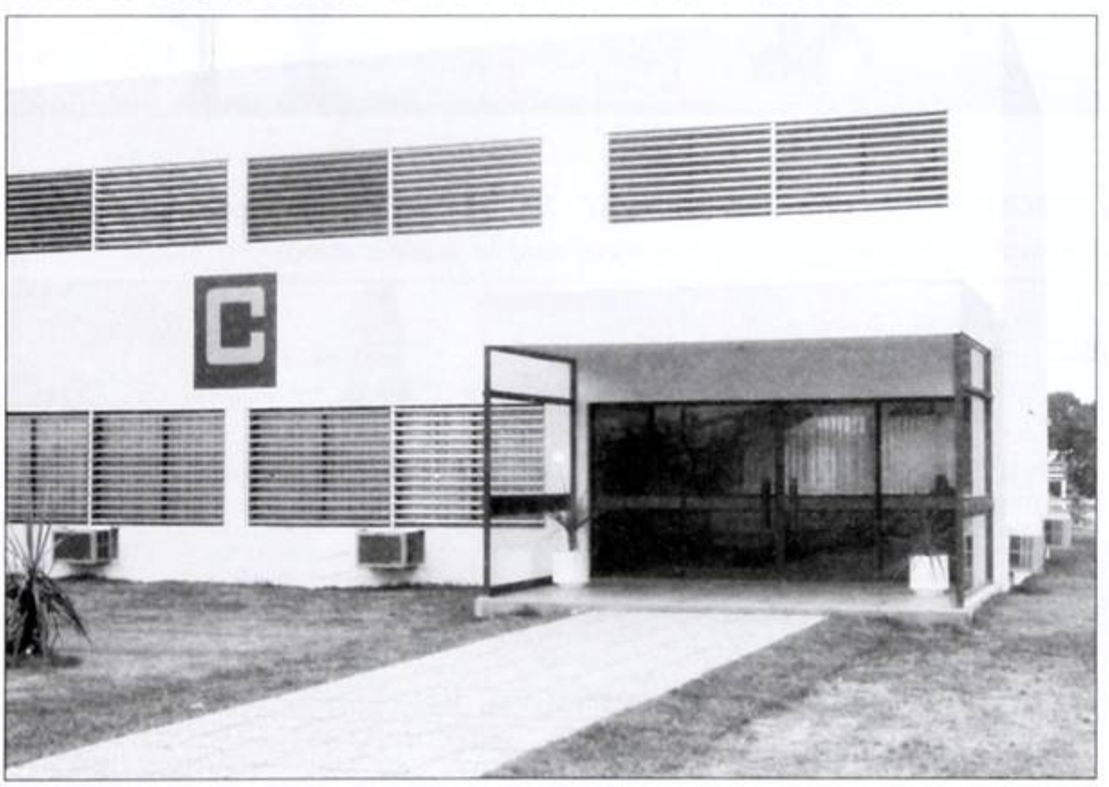
Julio de 1980. Bell UH-1B FAU 062 con
armamento: ametralladora .50 y lanzadora
de cohetes L.A.U. 68

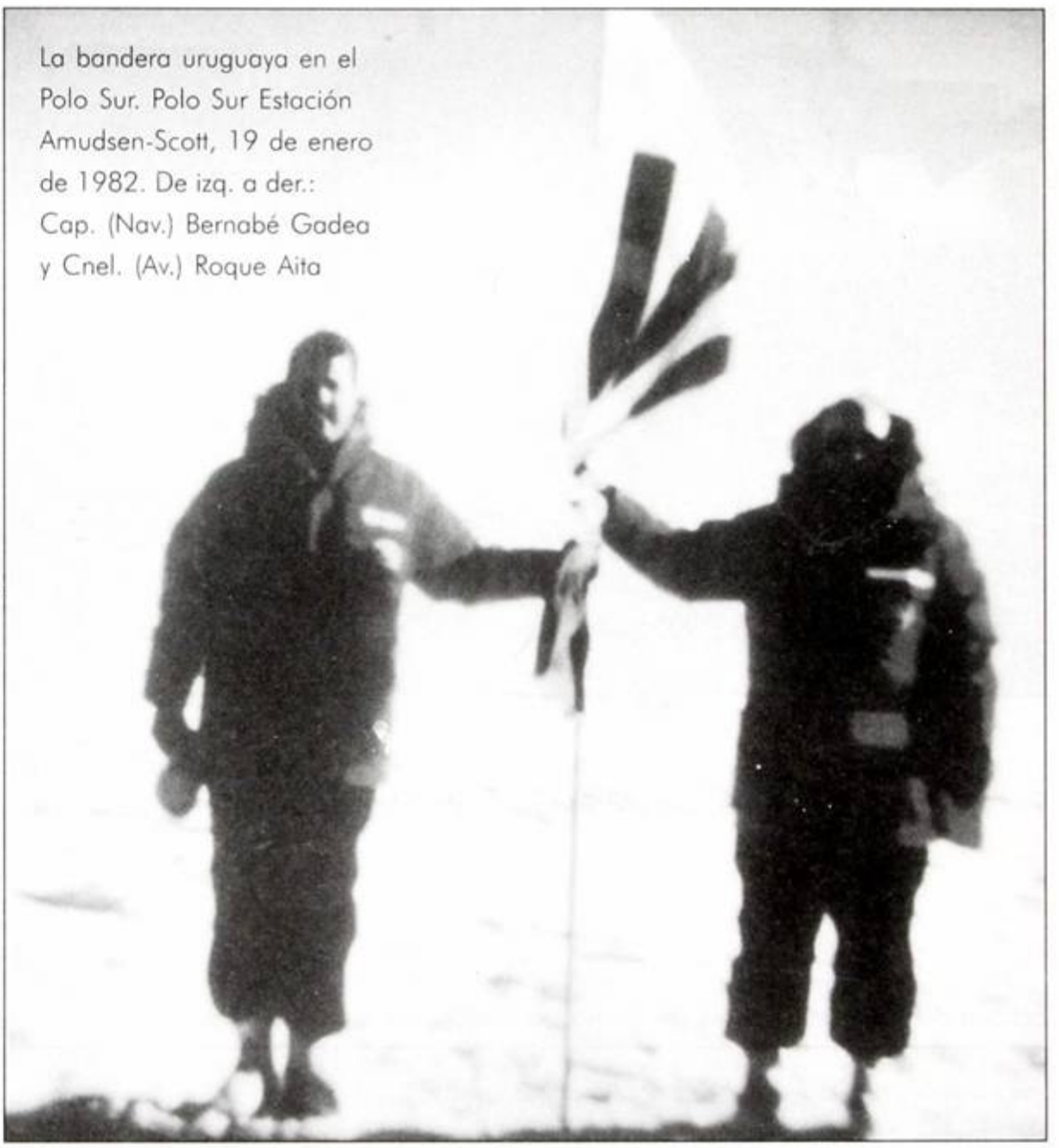
Inauguración de la aeroestación y torre de control de Melo. 31 de octubre de 1981

Gates Learjet 35 A FAU 500 foto tomada en Wichita, Kansas, Estados Unidos, abril de 1981

14 de enero de 1982. CASA C-212-AS-28-FAU 534 en Sevilla, España con su tripulación transatlántica: Tte. 2° (Av.) Raymundo A. Delfino, Tte. Cnel. José F. R. Porro, Cap. (R) del Ejército del Aire de España Miguel Durán, Sr. Luis González y Cbo. 1° (AT) Guillermo Báez.

Entrada del Club de Oficiales del Comando General de la Fuerza Aérea. 1982





La bandera uruguaya en el Polo Sur. Polo Sur Estación Amudsen-Scott, 19 de enero de 1982. De izq. a der.: Cap. (Nav.) Bernabé Gadea y Cnel. (Av.) Roque Aita

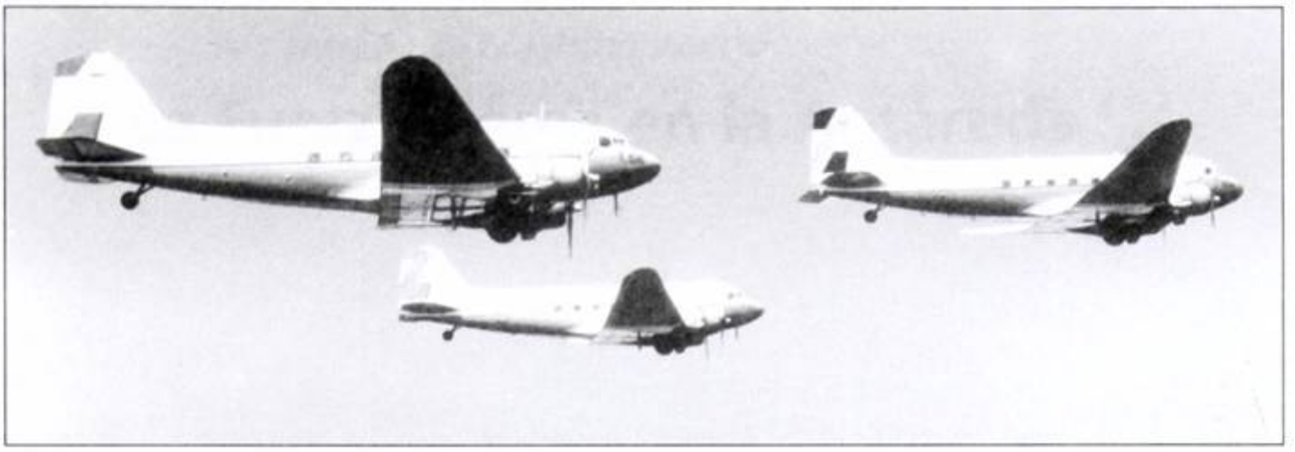
Sondrestrom, (GROENLANDIA) 19/I/82. Avión "Casa", FAU 534, en viaje de España al Uruguay abasteciendo el avión de Oxígeno e inspeccionándolo para la próxima etapa.

F.M.A. IA-58 "Pucará" FAU 225

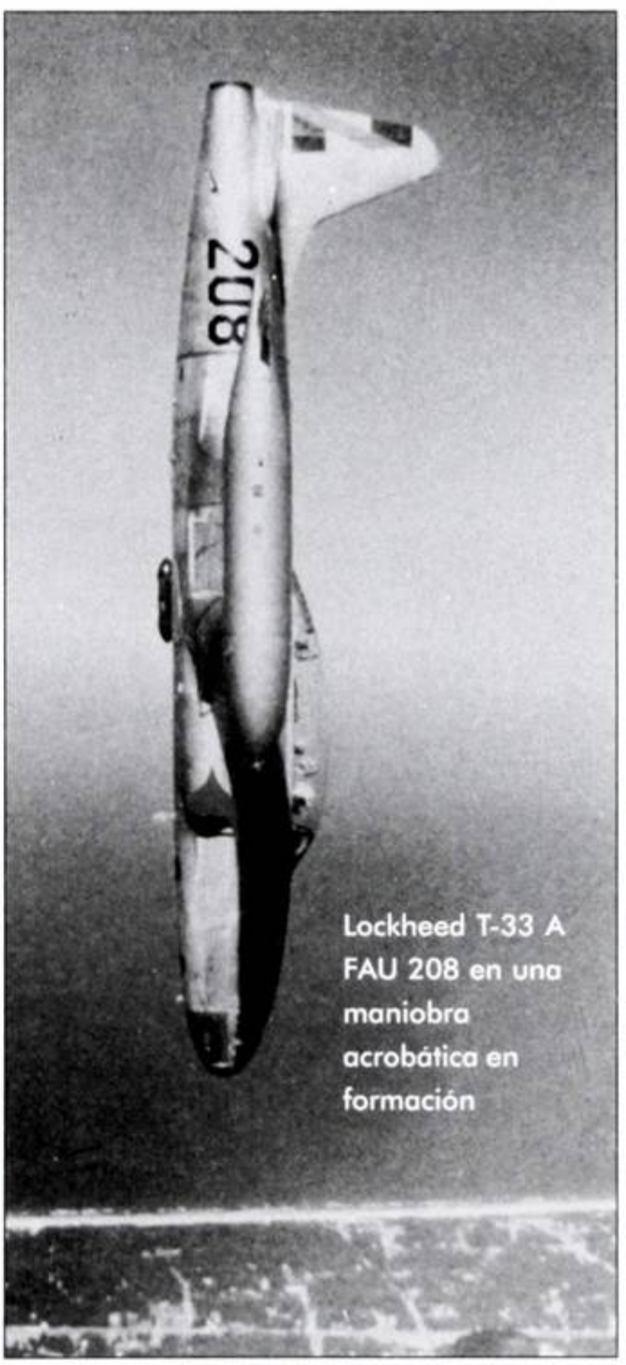
1984, Cessna A-37B FAU 282

Formación de aviones Cessna A-37B

Beechcraft
T-34 B FAU
673



Formación de C-47
Guía 514, a la derecha
el 516 y a la izq. el 521



Lockheed T-33 A FAU 208 en una maniobra acrobática en formación

Capítulo Decimotercero

La Fuerza Aérea en la Antártida

1984-1987

Primera Misión Aérea al Continente Blanco

1984

La vocación antártica de la Fuerza Aérea iniciada en 1964 con el "Proyecto de Ejecución de un Vuelo al Polo Sur", que en su momento presentara el Tte. 2do. (PAM) Roque A. Aita a la Inspección General de la Fuerza Aérea, el que fuera objeto de análisis y estudio quedando por varios años en archivo a la espera del momento más adecuado, renació al formar parte la Fuerza Aérea del naciente Instituto Antártico Uruguayo que, en enero de 1982 comisionó al Cnel. (Av.) Roque A. Aita y al Cap. (Nav.) Bernabé Gadea para que visitaran a la Estación Antártica McMurdo y la Estación Polo Sur, donde ambos integrantes de nuestra institución enarbolaron por primera vez en la historia la bandera nacional en el continente antártico.

Con estos antecedentes, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte. Gral. (Av.) Manuel E. Buadas pensando que, según los estudios del Estado Mayor, existía la factibilidad de encarar el desafío de enviar un avión de la Fuerza especialmente preparado para una misión en la Antártida, tomó la decisión de hacer acondicionar el Fairchild FH- 227 FAU 572, con el fin de apoyar al Instituto Antártico Uruguayo en ese cometido.

Quien diseñó y estuvo a cargo de los trabajos de transformación del avión FH-227 FAU 572, el Tte. Cnel. (Av.) Ing. Aeronáutico Clemente Pascale, de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, lo relató en el Boletín Informativo de la Fuerza Aérea N° 17 de la siguiente manera:

..."A mediados del año 1982, el Departamento de Ingeniería de la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento Recibió el requerimiento de estudiar la factibilidad de instalar y de realizar en un FH- 227 un sistema de combustible tipo "ferry" que le permitiese a la aeronave aumentar su autonomía y su radio de acción. El objetivo era alcanzar el Círculo Polar Antártico.

El requerimiento establecía bien claro que este sistema debería ser totalmente desarmable y no afectar la configuración de la aeronave, de forma tal de asegurar una gran versatilidad en el empleo de la misma.

De inmediato, nos abocamos a la tarea de reunir información. Al respecto escribimos a las casas fabricantes de estos equipos solicitándoles, disponibilidad, características técnicas, plazos de entregas y precios. Recuerdo que la oferta más ventajosa que recibimos fue de U$S 90.000, con un plazo de entrega de 18 meses.

Un profundo estudio del material recibido, como también de la estructura de la aeronave, determinó la factibilidad de instalación de un sistema "ferry" y la conveniencia de que el mismo fuese interior, es decir, estuviese localizado dentro del fuselaje.

Como todo proyecto de modificación de una aeronave, comenzó con un estudio teórico de Peso y Balance. Era necesario localizar dentro del fuselaje una sección, que pudiese albergar los tanques de combustible y que el consumo del mismo no afectara al centraje.

Una vez resuelto este punto pasamos al diseño del sistema.

Teníamos definidos tres posibles cursos de acción:

1. *Comprar el sistema "ferry" en el extranjero.*
2. *Efectuar parte del sistema "ferry" en plaza (tanques de acero inoxidable, mangueras de combustibles juntas, etc.) y terminarlo en Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento (B.M.A.) con elementos propios y/o exclusivos de un sistema de combustible aeronáutico.*
3. *Efectuarlo totalmente en B.M.A.*

1984

El primer curso de acción costaba alrededor de US$ 100.000, el segundo nuevos pesos 200.000 y el tercero nuevos pesos 30.000, lógicamente nos decidimos por el último. El sistema adoptado fue realizado por técnicos del Regimiento de Mantenimiento, empleando en su totalidad elementos de C-47. La larga trayectoria de estas aeronaves (los C-47) en nuestra Fuerza Aérea, permitieron acumular gran cantidad de materiales, experiencias en su mantenimiento y confiabilidad.

Muchas de las partes necesarias las hallamos nuevas en los Almacenes y otras debimos inspeccionar y reparar.

Finalmente, a mediados de 1983 el sistema quedó pronto y armado en tierra, e iniciamos un período de evaluación para su puesta a punto.

Paralelamente se ejecutó la parte más delicada de todo este proceso, que fue la de perforar el fuselaje para permitir el pasaje de las mangueras, desde el interior del fuselaje a los tanques principales de ala. Se restituyó la resistencia de los paneles del recubrimiento afectados, como también su estanqueidad, a los efectos de asegurar la presurización. Se desarrolló una válvula en T para permitir la división del flujo.

A fines de 1983 el sistema "ferry" fue instalado en una aeronave y evaluado en vuelo"...

Por otra parte se comienzan a realizar en el Grupo de Aviación N°4 (Transporte), que es la unidad que va a efectuar la misión, recopilación de información, entrenamiento, etc., con el objeto de ir preparando tripulaciones para su cumplimiento.

En el Boletín Informativo de la Fuerza Aérea Uruguaya N° 17 se hizo una narración del desarrollo de esta primera misión a la Antártida, de la cual se extracta las partes medulares: *"... El 28 de enero de 1983, el Jefe del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) May. (Av.) Athos Pallas y el Jefe de Operaciones del Regimiento Táctico N° 1, May. (Av.) Adol-*

fo Y. Pereyra, invitados por la Fuerza Aérea Chilena realizan una visita de exploración a la Base Aérea Tte. Rodolfo Marsh en la Isla Rey Jorge, Antártida, posible destino de la misión.

La amplia documentación lograda y el aporte invalorable de la experiencia acumulada por los Pilotos del Grupo N° 10 de la FACH permiten despejar las incógnitas y encarar la misión no como una heroica aventura sino como una misión de vuelo rutinaria, aplicación específica del nivel profesional de nuestros pilotos.

Las órdenes fluyen con celeridad. Se integra la tripulación compuesta por: Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre, Tte. Cnel. ((Av.) Jorge M.R. Méndez, May. (Av.) Athos R. Pallas, Sgto. (AT) Arol Sánchez y Sgto. (AT) Antonio Ferrari, y se complementa con la delegación del Instituto Antártico Uruguayo, presidida por el Cnel. (Av.) Roque Aita.

La Resolución N° 61.786 de fecha 25 de enero de 1984, da el marco jurídico a la Primera Misión Oficial de la R.O.U. en territorio antártico. Con las primeras luces el 27 de enero de 1984 el Fairchild FH-227D FAU 572 despega sus ruedas de la pista 06 del Aeropuerto Internacional de Carrasco a las 06.05 y pone proa a Santiago de Chile, primera etapa de la Misión. El primer rayo de sol de la mañana ilumina la cabina del Fairchild; quizás era el primer presagio de un feliz cumplimiento de la misión.

Nivelado y sobre la vertical de Ezeiza se presenta la primera falla. Se cuenta con el repuesto adecuado. La computadora del equipo Omega es cambiada en vuelo, reprogramándose, se pudo continuar volando y recibiendo la información sin inconvenientes.

Se aterriza en el aeropuerto de "Los Cerrillos", luego de 4 horas y 49 minutos de vuelo desde Carrasco.

Oficiales del Grupo de Aviación N° 10 esperan a la tripulación para brindarles las últimas informaciones sobre el destino final, referente al estado actual de pistas, condiciones meteorológicas y ayudas disponibles.

El 28 de enero de 1984 a las 08:04 local se despega del Aeropuerto de "Los Cerrillos" con destino al aeropuerto de Punta Arenas. Se elige el

1984

nivel de vuelo 200 y posteriormente 210. Con ello se asegura la máxima autonomía y una adecuada velocidad de crucero del avión. La ruta se realiza sin inconvenientes. Próximo al Lago Argentino y sobre territorio de la hermana República Argentina, sobrevolando un frente frío en condiciones VMC, una turbulencia moderada rompe la monotonía del vuelo. Turbulencia de aire claro, breve, pero la suficientemente enérgica para recordar a la tripulación que la misión era una realidad.

Próximo a Punta Arenas y volando a nivel 210 se comienza a notar un enrarecimiento de la atmósfera, lo que es acusado por una disminución de la velocidad indicada y una leve pérdida de efectividad de comandos, ante lo cual se solicita cambio de nivel para uno inferior.

A las 14:15 local después de seis horas once minutos se aterriza en el Aeropuerto "Presidente Carlos Ibañez del Campo", de Punta Arenas. Luego de recibir la información meteorológica, se establece por intermedio de la radio del avión, comunicación con el predictor de la Base Aérea Tte Marsh. Un centro de baja presión se encuentra sobre el canal de Beagle, produciendo nevadas en Ushuaia, formación de hielo y turbulencia moderada y se desplaza lentamente para el Este.

La decisión ya ha sido tomada.

El avión decola 16:16 local con destino al territorio insular antártico. En la trepada tenemos formación de hielo. Los nervios aumentan. Se recurre a un viejo recurso. Hablar por radio. Sintonizamos CXJ y la voz clara y segura del operador nos contesta. Le informamos que comenzamos a cruzar el estrecho de Drake, la condición de vuelo y nuestra estima. La tensión va disminuyendo. La voz amiga de CXJ ha obrado el milagro.

Al llegar a nivel de vuelo 170 estamos en condiciones VMC entre capas, el centro de bajas presiones queda debajo del nivel de vuelo del avión y levemente a la izquierda de la ruta. Las características meteorológicas del área difieren de las habituales para nuestras latitudes.

El sistema de navegación Omega nos permite exactitud en nuestros reportes. Lateral islas Picton y Lenox, el Ingeniero de vuelo que

atendía el trasvase de combustible le comunica al comandante de Aeronave que la bomba de combustible N° 2 del sistema "ferry" ha dejado de funcionar. El Comandante dispone se intente la reparación. Ambos Sub-Oficiales Ingenieros de Vuelo prestamente la desmontan, desarman y se ingenian para repararla.

Luego de armada, se prueba en vacío. Funciona. Se instala nuevamente y se comprueba, la falla ha sido subsanada. Treinta y cinco minutos se demoró en la reparación. Excelente nivel técnico y espíritu de trabajo es el aporte brindado. Con aerotécnicos así, cualquier piloto confía en su máquina. A 170 millas de las islas el radar mapea las mismas. Próximo a la Isla, aparecen los primeros ecos de radar de los témpanos en el mar. Se efectúa la aproximación VOR para pista 11. Estamos en condiciones IMC. Los minutos pasan lentos, Aproximación final. Techo quebrado. El reflejo blanco y azul de inmensos témpanos aparece en el mar.

Un pensamiento florece en nuestros labios: el esfuerzo de técnicos y personal de la Sección Material del Grupo está dando sus frutos. La confianza y aliento brindado por los Pilotos del Grupo a partir de la Brigada Aérea I, nos hace concentrar en nuestras tareas.

Los pingüinos descansando en los témpanos, parecen mirar nuestra bandera. La bandera uruguaya está llegando. Entre las nubes aparece una mancha marrón y el parpadeo de luces estroboscópicas. ¡Pista a la vista!.

La tripulación se prepara para la última parte del vuelo: el aterrizaje. El viento de los 080° de 20 a 25 kmts., pista 11, manual de vuelo y experiencia ayudan a la técnica, y el toque se produce en la cabecera de pista a las 19.35 local del día 28 de enero de 1984.

La carrera de aterrizaje es breve, solamente unos 400 metros.

El avión se detiene; ¡Uruguay ha llegado a la Antártida!.

La FACH brinda su hospitalidad y su apoyo incondicional; la hermandad de los hombres del aire, es tradición.

El regreso se prevé el 31 de enero de 1984. Ese día a las 12:14 local despega el FAU 572 con una delegación emocionada; su destino,

el Aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo" en Punta Arenas, aterrizando en el mismo a las 15:12 local después de 2 horas 58 minutos de vuelo.

El 1° de febrero a las 09:59 local, se decola de Punta Arenas en vuelo directo a Carrasco.

Aeropuerto Internacional de Carrasco, hora 15:55 local.

Aterriza el FAU 572.

LA FUERZA AÉREA URUGUAYA ha cumplido la Misión de Vuelo N° 020/84".

La delegación del Instituto Antártico Uruguayo que presidía el Cnel. Aita estaba compuesta por: el Cnel. (Nav.) Delco Almada, como Delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya; el Tte. Cnel. Omar Porcíuncula; el C/F (C.G.) Mario Fontanot, como Delegado de la Armada Nacional; el May. (Nav.) Bernabé Gadea, experto en Meteorología; Dr. Elías Puceiro, integrante jurídico del I.A.U.; el Dr. Pedro Dragonetti, experto en Biología; y el Licenciado Alberto C. Márquez, representante de la prensa escrita..

Esta primera Misión Antártica constituyó el comienzo del desarrollo de efectivas actividades científicas en el continente blanco, lo que aparejó en definitiva que el Uruguay se transformó en parte consultiva del Tratado Antártico, en el correr de poco tiempo.

DÍA DE LA FUERZA AÉREA

Inauguración de la Plaza de la Aviación Nacional

Aprovechando la ceremonia del Día de la Fuerza Aérea, el 17 de marzo se inauguró la Plaza de la Aviación Nacional, sita en el triángulo formado por las avenidas Dámaso Antonio Larrañaga, José Pedro Varela y la calle Presidente Ing. José Serrato; frente al Cilindro Municipal y el Museo Aeronáutico.

Esta plaza, idea del Comité de Aviación Nacional que en esa época presidía el Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges, representa a la

Aviación Civil, a la Fuerza Aérea y a la Aviación Naval y, se pudo llevar a cabo con el apoyo de la Fuerza Aérea y de la Intendencia Municipal de Montevideo. En su centro se ubicó una réplica del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" del escultor nacional José Belloni, instalada en una base de hormigón lavado concebida por el Arquitecto Duilio Lamboglia, quien formaba parte de dicho Comité; el control del vaciado en bronce de la estatua, sobre el modelo de yeso original del maestro Belloni, estuvo a cargo de su hijo, el también escultor Stelio Belloni.

Ese día estuvo presente en la inauguración la Sra. Delfa Ferreira que había sido la modelo de la escultura, cuyo original se eleva desde 1927 en la Base Aérea Cap. Boiso Lanza.

La ceremonia consistió en una parada militar y desfile aéreo, en el cual intervinieron dos escuadrillas de cuatro aviones civiles cada una; con palabras alusivas a la fecha y a la inauguración por parte del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; finalizó el acto con colocación de ofrendas florales.

El Día de la Fuerza Aérea terminó en la noche con una fiesta social en el nuevo edificio del Club de Oficiales del Aeródromo Militar Cap. Boiso Lanza, ocasión en que se inauguraron los salones de dicho Club en los cuales el Cnel. (Av.) Dinor Ramírez dejó para la posteridad, pintados en sus paredes, dos murales de carácter histórico, con aviones emblemáticos del pasado de la institución.

El fallecimiento del Brig.Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges

El 1° de setiembre a los 90 años de edad falleció en su casona de la Avda. Italia el Precursor de la Aeronáutica Uruguaya Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges.

Buena parte de su larga vida la dedicó a la aviación, comenzando casi en sus albores como alumno fundador de antigua Escuela Militar de Aviación en 1917, luego Instructor de Vuelo y más tarde su Direc-

tor. En la época heroica de los años veinte, con el francés Léon Challe conquistó en un solo vuelo el Océano Atlántico Sur, en biplano monomotor.

A mediados de los años treinta fundó una línea aérea, la Compañía Aeronáutica Uruguaya S.A. (C.A.U.S.A.) entre Montevideo y Buenos Aires que funcionó por veintiocho años.

En el momento de su fallecimiento era el Presidente del Comité de Aviación Nacional.

Por Decreto del Poder Ejecutivo se le tributaron honores de Ministro de Estado.

Desarrollo de la informática en la Fuerza Aérea

Por la Orden del Comando General de la F.A. N° 2413 del 29 de octubre se aprobó el Proyecto de la Informática en la F.A., con el cual se estableció un sistema actualizado a las nuevas técnicas, que permitieron realizar una gestión integrada de los recursos, coherentes con las estructuras orgánicas de la Fuerza.

La repartición encargada de coordinar y realizar todo lo atinente a la implementación de un sistema de procesamiento de datos fue el Centro de Procesamiento de Datos, que en un primer momento funcionó explotando los equipos de A.N.C.A.P. y, en julio de 1984 se mudó al local ubicado en la planta baja del nuevo edificio del Comando General; hoy lleva el denominativo de Sub Jefatura del Estado Mayor General para Comunicaciones e Informática.

VUELO A PANAMÁ EN EL LEARJET

Habiendo sido necesario la urgente evacuación del Agregado Aeronáutico de nuestra embajada en la República de Panamá, Cnel. (Av.) Jorge W. Carvalho y su señora esposa, se envió a dicho país al Learjet FAU 500 el día 18 de diciembre de 1984, al mando de la siguiente tripulación: May. (Av.) Héctor S. Fernández, Cap. (Av.) Walter Rigo y el S.O.M. (AT) Alfredo Zeta, yendo como pasajero el Dr. Jorge Cola. La misión se

cumplió en forma normal, regresando con todos los pasajeros el día 20 de diciembre.

Promoción "Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges" de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 20 de diciembre, luego de la ceremonia correspondiente de fin de cursos, recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción "Brig.Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges", la cual lleva ese denominativo en honor de uno de los alumnos fundadores de la Escuela Militar de Aviación en 1917, de acuerdo al siguiente orden de precedencia en cada Cuerpo:

CUERPO AÉREO

Escalafón "A"

Alf. (Av.)	Hugo E. Marenco
Alf. (Av.)	Néstor D. Beloqui
Alf. (Av.)	Juan V. Tellechea
Alf. (Av.)	Carlos D. Amado
Alf. (Av.)	Carlos M. Iglesias
Alf. (Av.)	Gustavo W. Morales
Alf. (Av.)	José L. Visconti
Alf. (Av.)	Luis E. Teyza
Alf. (Av.)	Manuel F. Sunhary
Alf. (Av.)	Gualdemar G. Gutiérrez
Alf. (Av.)	Alejandro L. Cortés
Alf. (Av.)	Ricardo H. García
Alf. (Av.)	Angel Píriz
Alf. (Av.)	Rolando Juárez
Alf. (Av.)	Claudio M. Seara
Alf. (Av.)	Fernando G. García Pereyra
Alf. (Av.)	Tomás J. Martínez

CUERPO TÉCNICO

Escalafón "D"

Alf. (AA)	Nelson F. Cortazzo
Alf. (AA)	Osvaldo Greising
Alf. (AA)	José E. Rizzo

Alf. (AA)	José L. Franco
Alf. (AA)	Jorge E. Cigarán
Alf. (AA)	William A. Estable
Alf. (AA)	Sergio P. Espino

Junto con esta Promoción terminaron sus estudios los Sub Tenientes de la Fuerza Aérea de Bolivia que habían sido becados tres años atrás, señores:

Sub Tte. (Av.) Pedro Rodríguez y Sub Tte. (Av.) Edwin Valencia

El entrenamiento de vuelo en el año 1984

En entrenamiento de vuelo en el año 1984 se mantuvo con cifras normales, de acuerdo a los años pasados, alcanzándose a volar un total de 20.437 horas, discriminadas de la siguiente manera:

BRIGADA AÉREA I - 10.459.9 horas

Grupo de Av.	N° 3 (Transp.) 3.244.8 horas
Grupo de Av.	N° 4 (Transp.) 2.337.0 horas
Grupo de Av.	N° 5 (B.y R.) 1.991.1 horas
Grupo de Av.	N° 6 (Transp.) 2.848.0 horas

GRUPO FOTOGRÁFICO 34.0 horas

BRIGADA AÉREA II - 6.663.7 horas

Grupo de Av.	N° 1 (Ataque) 1.043.5 horas
Grupo de Av.	N° 2 (Caza) 1.114.0 horas
C.I.E.V.A.	4.506.2 horas

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA – 2.530.5 horas
BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE – 106 horas
BRIGADA DE MANTENIMIENTO
Y ABASTECIMIENTO – 682.2 horas

1985

Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Luis E. Revello

El 31 de enero, luego que en la víspera la Comisión Permanente del Consejo de Estado concediera la venia correspondiente, el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Brigadier General (Av.) con fecha 1° de febrero de 1985 por el sistema de "Elección", al Cnel. (Av.) Luis E. Revello.

El Brig. Revello recibió su despacho de Alférez (P.A.M.) del Arma de Aeronáutica en la Escuela Militar de Aeronáutica el 21 de diciembre de 1952.

Los Oficiales de la Fuerza Aérea que ocupaban puestos fuera de la institución, regresan a la misma

Al retomar la República el 1° de marzo su cauce democrático, luego de hacerse cargo del Gobierno las autoridades electas en los comicios nacionales del último domingo de noviembre de 1984, los puestos que ocupaban altos oficiales de la Fuerza Aérea en organismos y entidades del Estado fuera del ámbito natural de la institución, fueron entregadas a las personas designadas por el Poder Ejecutivo para ejercerlos.

De esta manera la Fuerza Aérea se reintegró a sus tareas naturales para la cual había sido creada.

Ascenso del Sgto. 1° (S.G) Luciano M. Martínez al grado de Alf. (BFA)

Por la Resolución N° 63.204 del 12 de marzo de 1985, el Poder Ejecutivo otorgó el grado de Alférez al Sargento 1° (S.G) Luciano M. Martínez en el Escalafón Banda de la Fuerza Aérea, con fecha 1° de febrero de 1985, luego que realizó con aprobación el Curso de Pasaje de Grado.

DÍA DE LA FUERZA AÉREA **1985**

El 17 de marzo se festejó en la Plaza Independencia de Montevideo el "Día de la Fuerza Aérea" con la presencia de Sr. Presidente de la República Dr. Julio María Sanguinetti, el Sr. Ministro de Defensa Nacional Dr. Vicente Chiarino, autoridades nacionales civiles y militares e invitados especiales.

La ceremonia de carácter sencillo, consistió en la colocación de ofrendas florales al pie del monumento al Gral. Artigas, una parada militar y un desfile aéreo.

A la Antártida en Aviocar C-212

Luego de varias misiones cumplidas a la Antártida durante la campaña 1984-85, todas realizadas con aviones de transporte mediano ((Fairchild FH-227), la Fuerza Aérea evaluó la posibilidad del uso de aviones C-212 Aviocar, en virtud de las condiciones en que se encontraba la pista de la Base Tte. Marsh de Chile, en la isla Rey Jorge, la cual como es sabido es la que usa nuestra Fuerza Aérea, dado que sus condiciones podían no ser las más adecuadas para la operación de aviones de transporte mediano.

A raíz de este hecho se hizo un estudio de posible uso del C-212, llegándose a la conclusión de su factibilidad. Preparándose el matriculado FAU 532 con el objeto de efectuar un primer vuelo tentativo al final de la temporada.

Con tal propósito se le colocó al FAU 532 dos tanques "ferry" de combustible de setecientos litros cada uno para aumentar su autonomía y se le preparó para cumplir la misión. El 27 de marzo a las 04:02 de la madrugada partió hacia la Antártida en este aparato, la tripulación conformada por: el May. (Av.) Hernaldo García que era el Jefe del Grupo de Aviación N° 3 (Transporte), como Comandante Piloto Principal, el May. (Av.) José O. Piñón, P.P., el Cap. (Av.) Daniel Olmedo, P.P, el Tte. 1° (Av.) Raymundo Delfino Piloto, el Tte. Cnel. (Av.) Jorge Méndez como observador y conocedor de la ruta, y el Cbo. 2° (AT) José López como mecánico.

Después de una escala técnica en Bariloche, Rep. Argentina ,arribaron en el día a Punta Arenas en el extremo sur de Chile. Al día siguiente realizaron el cruce, llegando a la Base Tte. Marsh de la Antártida después de haber volado cuatro horas veinte minutos sobre el mar. Regresaron en ese mismo día, evacuando a catorce personas que habían permanecido desde diciembre de 1984 en la Base Científica Antártica Artigas.

Este vuelo pionero en el tipo de avión que se efectuó, nos está diciendo de la excelente preparación de las tripulaciones y las máquinas de la Fuerza Aérea en esos días. Fue el primero de otros cruces realizados en este tipo de aparato, con total éxito.

Permuta de aviones con la Aviación Naval

El 26 de noviembre de 1984 la Fuerza Aérea recibió dos aviones North American, tipo T-6 que pertenecían a la Aviación Naval, en permuta por un avión Beechcraft Mentor T-34 que formaba parte de la dotación de la Fuerza Aérea, todo lo que fue regularizado por la Orden del Comando General de la F.A. N° 2471 del 24 de abril de 1985, de acuerdo a los siguientes detalles:

Avión SNJ-5 Bureau N° 43970 al cual se matriculó FAU 380
Avión SNJ-6 Bureau N° 112206 al cual se matriculó FAU 381
Avión T-34A-BH N° de fabricante G.1138 cuya matrícula era FAU 651
Aviones que no fueron asignados a ninguna unidad, ni volaron en la Fuerza Aérea.

Vuelo de avanzada presidencial en el Learjet FAU 500

Teniendo el Presidente de la República Dr. Julio María Sanguinetti que realizar un viaje a países del Pacífico de América del Sur, la Fuerza Aérea puso a su orden el avión Learjet FAU 500, con el fin de que cumpliera como avanzada, el itinerario previsto por la visita presidencial, haciendo alguna etapa en dicho aparato como pasajeros: el Presidente, el Ministro de Relaciones Exteriores Cr. Enrique Iglesias y el Jefe de la Casa Militar Gral. Guillermo de Nava

1985

La tripulación estuvo formada por los Tte. Cneles. (Av.) Héctor S. Fernández y Antonio R. Ruik como pilotos y el Sgto. 1° (AT) Alfredo C. Zeta, como mecánico. Partieron el día 21 de julio de Carrasco hacia Lima, Perú, con escala técnica en Arica, Chile. El 23 volaron a Quito, Ecuador; saliendo el 25 para Bogotá, Colombia. El 27 de julio tornaron a Lima y de allí el 30 volvieron a Quito. El 4 de agosto regresaron a Montevideo haciendo escalas técnicas en Lima y en Tucumán, Argentina, completando todo el periplo sin inconvenientes.

DISTRIBUCIÓN DE LOS AVIONES DE LA FUERZA AÉREA EN 1985

BRIGADA AÉREA I

Grupo de Aviación N° 3 (Transporte)

- Casa C-212: 530, 531, 532, 533 y 534
- Douglas C-47: 508 y 514
- Douglas DC-3: 523 y 524
- Beechcraft U-8F: 544, 545, 546 y 547

Grupo de Aviación N° 4 (Transporte)

- Fokker F-27: 560 y 561
- Fairchild FH-227: 570 y 572

Grupo de Aviación N° 5 (Búsqueda y Rescate)

- Bell 212: 030 y 031
- Hiller H-23F: 026 y 029
- Bell UH-IH: 050, 051 y 052
- Bell UH-IB: 060, 061,064 y 065
- Cessna U-17 A: 754 y 755
- Cessna 182: 741 y 742

Grupo de Aviación N° 6 (Transporte)

- Gates Learjet 35A: 500
- Embraer C-95: 580, 581,582, 583 y 585

Grupo fotográfico

- North American T-6: 337
- Aero Commander 680: 501

BRIGADA AÉREA II

Grupo de Aviación N° 1 (Ataque)

FMA IA-58A: 220, 221, 222,223,224 y 225
North American T-6: 340, 350, 351, 363, 368, 370, 372, 373, 375, 378 y 379

Grupo de Aviación N°2 (Caza)

Lockheed T-33A: 202, 203, 205, 207 y 208
Cessna A-37B: 270, 273, 274, 275, 276 y 277

C.I.E.V.A.

Beechcraft T-34: 650, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 671, 672, 678, 684, 685, 686 y 687
Cessna U-17 A: 750, 751, 752 y 753
Piper 150: 730

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

Beechcraft T-34: 661, 662,669, 670, 673, 674, 675, 676, 677 y 679
Cessna T-41: 600, 601, 603, 604 y 606
Beechcraft U-8F: 541 y 543

BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE

Cessna U-17A: 756
Cessna 170B:736
Cessna 182: 743

BRIGADA DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO

Cessna 182: 740
Cessna 310: 542

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

Piper Apache: 503
Beechcraft U-8F: 540
Piper Aztec: CX- DIA

Misión de vuelo a México de socorro y auxilio por terremoto

1985

En el mes de setiembre un terrible terremoto asoló el territorio de México. En Uruguay inmediatamente se creó en la órbita del Ministerio de

Relaciones Exteriores una Comisión Nacional de Ayuda a México, con el fin de instrumentar el socorro que se recaudó a nivel nacional para ser enviado a ese país hermano.

Al haberse logrado acopiar más de cuatro mil quilogramos de auxilios, consistentes en medicamentos, arroz y leche en polvo, el poder Ejecutivo dispuso que fuera transportado por la Fuerza Aérea. Por lo cual se ordenó al Grupo de Aviación N°4 (Transporte) que se hiciera cargo de la tarea, mediante el Fairchild FH 227 FAU 572 con la siguiente tripulación: Cte. May. (Av.) Enrique Bonelli; Pilotos, Cap (Av.) Luis G. Rodríguez, Cap. (Av.) Enrique Montenegro y Tte. 2° (Av.) Marcel Robert; Mecánicos, Sgto. 1° (AT) Ismael Conze y Cbo. (AT) Sergio Cor.

El avión cargado con 4.121 kilogramos, partió el 2 de octubre haciendo la siguiente ruta: Carrasco-Mendoza- Santiago de Chile-Antofagasta-Lima-Guayaquil-Panamá-Tapachula en México, arribando a la ciudad de México el 4 de octubre. El regreso se efectuó el 5 de octubre, llegando a Carrasco el 9 de octubre.

El Tte. Gral. (Av.) Fernando J. Arbe, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Al haber pasado a retiro por imperio de la Ley el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte.Gral. (Av.) Manuel E. Buadas, fue designado en su lugar con fecha 14 de octubre de 1985 el Tte.Gral. (Av.) Fernando J. Arbe por el Poder Ejecutivo, de acuerdo al Artículo 46 del Decreto Ley N° 14.747 (Orgánico de la Fuerza Aérea) del 28 de diciembre de 1977.

El Brig. Gral. (Av.) Wilder Jackson Vice-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

A propuesta del Comando General de la Fuerza Aérea, por primera vez el Poder Ejecutivo designó un Vice- Comandante en Jefe de la F.A., en la persona del Brig. Gral. (Av.) Wilder Jackson, el día 29 de octubre de 1985, a partir del 14 de octubre, de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 1° inciso A) del Artículo 80 del Decreto- Ley N° 14.157 (Orgánico

de las Fuerzas Armadas) de 21 de febrero de 1974 y Artículos 8 inciso B) y 44 inciso B) del Decreto Ley N° 14.74 7 (Orgánico de la Fuerza Aérea) de 28 de diciembre de 1977.

El Brig.Jackson fue puesto en posesión de dicho cargo por el Comandante en Jefe de la F.A., el 1° de noviembre de 1985.

AEROPUERTO DEPARTAMENTAL DE TACUAREMBÓ

A siete kilómetros de la ciudad de Tacuarembó, en el antiguo campo de aviación que usaba PLUNA, con el esfuerzo mancomunado de la Intendencia Municipal de Tacuarembó, empresarios de la zona (especialmente de la Compañía Tabacalera Greco-Uruguaya) y la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, finalizó la construcción del Aeropuerto Departamental de Tacuarembó en noviembre de 1985, luego de cuatro años de trabajos.

Dicho aeropuerto cuenta con una pista de orientación 09-27 (Este-Oeste) de mil doscientos metros de longitud, por veintitrés metros de ancho y una plataforma de operaciones de cien mts. por cincuenta y cinco mts. conectados a ambas por una calle de rodaje de ciento cincuenta mts. de longitud por doce mts. de ancho, todo asfaltado, con ayudas visuales y radio ayudas (luces de borde de pista y calle de rodaje, V.O.R., N.D.B., cono de viento, iluminación y planta de energía eléctrica de emergencia).

CURSO BÁSICO DE PARACAIDISMO MILITAR

Al disponer la Brigada de Seguridad Terrestre de becas para realizar un curso Básico de Paracaidismo Militar, en el Batallón de Infantería Paracaidista N° 14 del Ejército, se comenzó en la Brigada el entrenamiento para el personal interesado en efectuarlo, con el objeto de que obtuvieran un estado físico que les permitiera aprobar la prueba de ingreso.

Cuatro Oficiales y cinco Soldados lograron aprobar el examen de ingreso, comenzando el curso el 18 de octubre de 1985, el cual finalizaron dos meses más tarde, el 18 de diciembre, luego de haber consumado cinco saltos para aprobarlo.

1985

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en esta fecha hizo entrega de los diplomas correspondientes a cada graduado según el siguiente orden:

Tte. 1° (S.T.)	Julio Silva
Tte. 2° (S.T.)	Sergio Cabrera
Tte. 2° (S.T.)	Alberto Spada
Tte. 2° (S.T.)	Leonardo Villalba
Sdo. 1° (S.T.)	Juan F. Pérez
Sdo. 2° (S.T.)	Nestor Mármol
Sdo. 2° (S.T.)	Dardo Fernández
Sdo .2° (S.T.)	Víctor Berón
Sdo. 2° (S.T.)	Gabriel Martínez

Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez" de la Escuela Militar de Aeronáutica

El 19 de diciembre luego de la ceremonia correspondiente de fin de cursos, recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez", la cual lleva ese denominativo en honor de quien fuera en vida Director General de la Aeronáutica Militar en el período 1947 a 1952, de acuerdo al siguiente orden de precedencia en cada cuerpo.

CUERPO AÉREO

Escalafón "A"

Alf. (Av.)	Víctor H. Quintero
Alf. (Av.)	Alejandro O. Vilche
Alf. (Av.)	José C. Roldán
Alf. (Av.)	Guillermo J. Spagnolo
Alf. (Av.)	Juan C. Villaamil
Alf. (Av.)	Miguel A. Fodrini
Alf. (Av.)	Enrique C. Gauna
Alf. (Av.)	José L. Amicone
Alf. (Av.)	José M. Medina
Alf. (Av.)	Fernando E. Villaverde
Alf. (Av.)	John F. Rauduviniche

Alf. (Av.)	Jorge A. Da Costa
Alf. (Av.)	Gabriel Noble
Alf. (Av.)	Teófilo M. Etchechury
Alf. (Av.)	Gustavo Polacchini

CUERPO TÉCNICO

Escalafón "D"

Alf. (A.A.)	Roberto J. Barboza
Alf. (A.A.)	Lorenzo J. Fariña
Alf. (A.A.)	Giuseppe Didiano
Alf. (A.A.)	Jorge R. Abraham
Alf. (A.A.)	Luis A. Montani
Alf. (A.A.)	Marcos E. Mello
Alf. (A.A.)	Marcelo A. Cepellini

Escalafón "G"

Alf. (Met.)	Donato D. Lencina
Alf. (Met.)	Daniel J. Villalba
Alf. (Met.)	Anthony M. Machado
Alf. (Met.)	Tabaré Brochado
Alf. (Met.)	Ciro A. Fonseca
Alf. (Met.)	Jorge V. Zarauz
Alf. (Met.)	Eden S. Silva

Escalafón "H"

Alf. (S.A.)	Dr. Miguel A. Magrini
Alf. (S.A.)	Dr. Enrique J. Silva
Alf. (S.A.)	Dr. Oscar A. Ascheri

El entrenamiento de vuelo en el año 1985

El entrenamiento de vuelo en el año 1985 mantuvo sus índices y superó en pequeño porcentaje a los años anteriores alcanzándose a volar un total de 21.303.6 horas discriminadas de la siguiente manera:

BRIG. AÉREA I 9.914. horas

Grupo de Av. N°3 (Transp.) 3.009.9 horas
Grupo de Av. N°4 (Transp.) 2.255.5 horas
Grupo de Av. N° 5 (Busq. y Resc.) 1.704.0 horas
Grupo de Av. N° 6 (Transp.) 2.944.8 horas

BRIG. AÉREA II 7. 223.4 HORAS

Grupo de Av. N° 1 (Ataque) 1.124.3 horas
Grupo de Av. N° 2 (Caza) 974.4 horas
C.I.E.V.A. 5.124.7 horas

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA 3.142.0 HORAS
BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE 403.3 HORAS
BRIGADA DE MANTENIMIENTO
Y ABASTECIMIENTO 611.0 HORAS

1986

Reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea dos alumnos aviadores de la Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez"

Por la Resolución N° 63.975 del Poder Ejecutivo, se le confirió el Grado de Alféreces de la Fuerza Aérea con fecha 1° de febrero de 1986, a dos alumnos aviadores de la Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez", de acuerdo al siguiente orden de precedencia:

CUERPO AÉREO
Escalafón "A"

Alf. (Av.) Eduardo Airaudo
Alf. (Av.) Julio C. Aparicio

Ascenso al Grado de Brig. Gral. (Av.) a los Cneles. (Av.) Carlos P. Pache y Rafael L. Orique

El 13 de febrero el Poder Ejecutivo confirió el ascenso al grado de Brig.Gral. (Av.) con fecha 1° de febrero de 1986 por el sistema de selección, a los Cneles. (Av.) Carlos P. Pache y Rafael L. Orique.

El Brig.Gral. (Av.) Pache egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica el 21 de diciembre de 1952, como Alférez (P.A.M.) de la Aeronáutica Militar. El Brig.Gral. (Av.) Orique egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica el 21 de diciembre de 1954, como Alférez (P.A.M.) de la Fuerza Aérea.

DÍA DE LA FUERZA AÉREA

Como todos los años se conmemoró el 17 de marzo el "Día de la Fuerza Aérea", esta vez se volvió a utilizar con tal fin la Plaza de Aviación Nacional, lugar donde se realizó la ceremonia evocativa, que contó con la presencia del Sr. Presidente de la República y altas autoridades civiles y militares, nacionales y extranjeras.

Dicha ceremonia se desarrolló de la siguiente forma: comenzó con la ejecución del Himno Nacional por parte de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, palabras del Sr. Comandante en Jefe de la F.A., colocación de ofrendas florales al pie de la réplica del monumento "A la Aviación Vanguardia de la Patria" del maestro José Belloni; toque de silencio y por último Diana de Palleja. Inmediatamente después se efectuó un desfile terrestre y aéreo, finalizando así esta recordación.

Ley que sustituye, modifica y deroga artículos de las Leyes Orgánicas de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea

La Asamblea General del Poder Legislativo por medio de la Ley No. 15.808, refrendada el 7 de abril de 1986 por el Poder Ejecutivo, sustituyó, modificó y derogó artículos de las leyes orgánicas de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea, de acuerdo a lo siguiente:

Artículo 1ro. *Los Comandantes en Jefe del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea, serán designados por el Poder Ejecutivo entre los Oficiales Generales de la Fuerza respectiva.*

Su permanencia en el cargo dependerá de la decisión del Poder Ejecutivo sin perjuicio de las causales de retiro.

1986

1986

Modifícase el artículo 147 del Decreto Ley No. 14.157, de 21 de febrero de 1974, que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 147. El Oficial General designado Comandante en Jefe, ostentará automáticamente el rango de Teniente General, Vicealmirante o Teniente General (Av.) y tendrá potestades disciplinarias".

El cese en el cargo de Comandante en Jefe determinará necesariamente el pase a retiro obligatorio.

Artículo 2do. *Derógase los Artículos 46 y 47 del Decreto-Ley No. 14.747 de 28 de diciembre de 1977 (Orgánico de la Fuerza Aérea).*

Artículo 3ro. *Sustitúyese el Artículo 2do. Del Decreto-Ley No. 14.157, de 21 de febrero de 1974, que quedará redactado de la siguiente forma:*

"ARTICULO 2º . Las Fuerzas Armadas tienen por cometido fundamental defender el honor, la independencia y la paz de la República, la integridad de su territorio, su Constitución y sus leyes, debiendo actuar siempre bajo el mando superior del Presidente de la República, en acuerdo con el Ministro respectivo, de conformidad con lo que establece el Artículo 168, inciso 2do. de la Constitución".

Art.4º – Derógase los Artículos 4º, 5º, 6º, 7º y 82 del Decreto-Ley No. 14.157, de 21 de febrero de 1974.

Art. 5º - Derógase el apartado G) del Artículo 192 del Decreto-Ley No.14.157, de 21 de febrero de 1974, agregado por el Decreto-Ley No.14.642, de 20 de abril de 1977.

Art. 6º - Deróganse todas las normas que directa o indirectamente se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Viviendas para el Personal Subalterno en la Ruta 101

Al haberse finalizado las obras en el complejo habitacional de viviendas de la Fuerza Aérea en la Ruta 101, frente al Aeropuerto de Carrasco, el 13 de junio a la hora 11.00 se realizó una ceremonia de habilitación haciéndose entrega de las citadas viviendas al Personal Subalterno que pertenecía a la Brigada Aérea I, a la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento y a la Escuela Técnica de Aeronáutica.

En la ceremonia, además del Comandante en Jefe asistieron los Ttes. Grales. (Avs.) retirados Raúl J. Bendahan, José D. Cardozo y Manuel E. Buadas.

Se crea el Servicio de Bienestar Social de la Fuerza Aérea

Considerando que se estimaba conveniente y oportuno la creación de un Servicio que tuviera a su cargo: centralizar, cumplir y desarrollar las diversas funciones de apoyo al personal de la Fuerza Aérea en materia de bienestar social, en lo que se refiere a tareas de asesoramiento, planificación, coordinación, administración y la prestación de los servicios necesarios, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, mediante la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea No. 2598 del 1ro. de julio 1986, resolvió crear el Servicio de Bienestar Social de la Fuerza Aérea.

Dicho Servicio, según la citada Orden, tendrá por misión brindar las facilidades de recuperación, esparcimiento, vivienda y Seguridad Social para todo el personal de la Fuerza Aérea.

Por la misma Orden se designó Director del Servicio al Cnel. (Nav.) Luis H. Otero.

Vuelos especiales con el Learjet FAU 500 en 1986

El servicio de mantenimiento para inspecciones de aeronave y motores del avión Learjet FAU 500 se realizaba en los talleres de la empresa Líder Taxi Aéreo, representante de la fábrica Lear en América del Sur, de la ciudad de Belo Horizonte, en el estado de Minas Gerais, Brasil, razón por la cual cuando era necesario había que llevarlo a dicha ciudad con tales fines, habiéndose hecho alguna misión de este tipo en años anteriores.

El 14 de abril al mando de los pilotos Tte. Cnel. (Av.) Héctor S. Fernández y el Cap. (Av.) Renato Fratta, se llevó al citado avión a Belo Horizonte, donde se le inspeccionó y se le efectuaron vuelos de prueba locales, regresando a Montevideo el 13 de mayo, esta vez comandado por el Tte.Cnel. (Av.) Antonio R. Ruik y el Cap. (Av.) Renato Fratta.

El 27 de mayo se cumplió un vuelo a Brasilia con el Ministro de Relaciones Exteriores Contador Enrique Iglesias y el Presidente del Banco

Central Contador Enrique Slinger; los pilotos en esta oportunidad fueron el Tte.Cnel. (Av.) Héctor S. Fernández y el Cap. (Av.) Renato Fratta.

Por último ante la necesidad de preparar y llevar a cabo arreglos para una visita del Presidente de la República a Brasilia y a Bogotá, el 21 de julio partió de Carrasco hacia Brasilia el FAU 500 tripulado por el Tte.Cnel. (Av.) Héctor S. Fernández, el Cap. (Av.) Renato Fratta y el S.O.M. (AT) Alfredo C. Zeta, yendo de pasajeros el Pro Secretario de la Presidencia y comitiva. El 23 de julio, continuaron el vuelo hacia Bogotá, Colombia, haciendo escala técnica en Manaos, Brasil, sobre el Río Amazonas. El regreso se verificó el 25 de julio, arribando a Carrasco sin inconvenientes, con aterrizajes en Manaos y Brasilia.

Reasignación del avión Beechcraft U-8F FAU 546

El avión Beechcraft U-8F FAU 546 número de fabricante LC.316, que formaba parte del Grupo de Aviación N°3 (Transporte) fue desafectado de su destino por la Orden del Comando General de la Fuerza Aérea N° 2638 del 21 de noviembre y asignado a la Escuela Militar de Aeronáutica.

Promoción "Brigadier General (Aviador) Gualberto F. Trelles" de la E.M.A.

El 21 de diciembre, luego de la ceremonia correspondiente de fin de cursos. Recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción "Brigadier General (Aviador) Gualberto F. Trelles", la cual lleva ese denominativo en honor de quien fuera en vida Inspector General de la Fuerza Aérea en el período 1957 a 1959, de acuerdo al siguiente orden de precedencia en cada cuerpo:

CUERPO AÉREO

Escalafón "A"

Alf. (Av.)	Marcelo H. Lambruschini
Alf. (Av.)	Luis H. De León

Alf. (Av.)	Gustavo A. Sosa
Alf. (Av.)	Humberto Peña
Alf. (Av.)	Daniel E. Méndez
Alf. (Av.)	Alejandro H. Arocena
Alf. (Av.)	Miguel A. Pereira
Alf. (Av.)	Fernando R. Colina
Alf. (Av.)	Alberto De Medina
Alf. (Av.)	Marcelo Deus
Alf. (Av.)	Julio C. Dávila
Alf. (Av.)	Alfredo J. Riella
Alf. (Av.)	Gabriel E. Leoni
Alf. (Av.)	Fernando De Medina
Alf. (Av.)	Gabriel R. Desevo
Alf. (Av.)	Néstor F. Lioret
Alf. (Av.)	Marcelo J. Bonifacino
Alf. (Av.)	Alvaro G. Gestido

CUERPO DE SEGURIDAD TERRESTRE

Escalafón "C"

Alf. (ST)	Carlos G. González
Alf. (ST)	Guillermo P. Rodríguez
Alf. (ST)	Héctor H. Alvez
Alf. (ST)	Jesús G. Rodríguez
Alf. (ST)	Vidal Cardozo Sosa
Alf. (ST)	Fabián Gemelli
Alf. (ST)	Mario P. Silva
Alf. (ST)	Ruben D. De León

EL CONVENIO TAMU-PLUNA EN 1986

Al igual que en los años anteriores, la Fuerza Aérea cumplió con el convenio TAMU-PLUNA en forma eficaz, sirviendo a las ciudades del interior de la República con regularidad, puntualidad y seguridad, prodigando su material de vuelo de transporte para el mantenimiento de dicho convenio.

Se volaron en total 4.421 horas, de las cuales en Fairchild y Fokker fueron 1.035.3 horas; en Aviocar C-212, 1.079.3; y en Bandeirante C-95, 2306.5.

1986

Se transportaron 49.169 pasajeros.

EL ENTRENAMIENTO DE VUELO EN EL AÑO 1986

El entrenamiento de vuelo en el año 1986 se mantuvo semejante a años anteriores, descendiendo un poco con referencia a 1985, alcanzándose a volar un total de 20.126.9 horas, discriminadas de la siguiente forma:

BRIGADA AÉREA I – 9.184.1 HORAS

Grupo de Aviación No. 3 (Transporte) 2.112.6 horas
Grupo de Aviación No 4 (Transporte) 1.926.6 horas
Grupo de Aviación No. 5 (Busq. y Rescate) 1.968.5 horas
Grupo de Aviación No. 6 (Transporte) 3.176.4 horas

BRIGADA AÉREA II – 6.117.7

Grupo de Aviación No. 1 (Ataque) 2.237.4 horas
Grupo de Aviación No. 2 (Caza) 1.131.0 horas
C.I.E.V.A. 2.749.3 horas

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA – 3.807.6 HORAS
BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE – 351.5 HORAS
BRIGADA DE MANTENIMIENTO
Y ABASTECIMIENTO – 666.0 Horas

1987

Modificaciones que impuso la Ley No. 15.848 en la Fuerza Aérea

El 12 de enero de 1987 fue publicada en el Boletín del Ministerio de Defensa Nacional No. 8.387 la Ley No. 15.848, denominada "de caducidad", cuyo "cúmplase" fue firmado por el Poder Ejecutivo el 29 de diciembre de 1986.

Por el Capítulo III de dicha Ley, Artículo 10, el Servicio de Información de las Fuerzas Armadas pasó a denominarse Dirección General de Información de Defensa (hoy Dirección Nacional de In-

teligencia del Estrado, DINACIE), con dependencia directa del Ministerio de Defensa Nacional. Su objetivo era elaborar la coordinación y planificación de todas las actividades de información y contrainformación que desarrollaban los diversos organismos militares especializados que existían.

Su Dirección era ejercida por un Oficial General o Superior, alternándose las tres fuerzas en su Dirección por período de dos años.

Además en el Artículo 12 de la citada Ley dice: Para el ascenso al grado de Brigadier General de la Fuerza Aérea, el Poder Ejecutivo seleccionara los candidatos de la totalidad de la lista correspondiente confeccionada por el Tribunal de Ascensos y Recursos integrado a esos efectos, además, por el Comandante en Jefe que lo presidirá y tendrá voto decisivo en caso de empate.

Vuelos a la Antártida en 1987

Durante el período del verano 1986/87 se cumplieron siete misiones de apoyo logístico al Instituto Antártico Uruguayo: dos efectuados por el Grupo de Aviación No. 3 (Transporte) en sus aviones Aviocar C-212, con cuatro cruces entre Punta Arenas, Chile y la Base Tte. Marsh en la Isla Rey Jorge de la Antártida; y cinco realizadas por el Grupo de Aviación No. 4 (Transporte) en sus aviones Fairchild FH-227 con un total de siete cruces de Punta Arenas a Tte. Marsh.

Festejos extraordinarios en el 74º aniversario de la Fuerza Aérea

De acuerdo al programa confeccionado por una Comisión de Festejos del Día de la Fuerza Aérea, creada el 30 de diciembre de 1986, se organizaron varios eventos extraordinarios que comenzaron el día 13 de marzo de 1987, en los cuales intervinieron invitados especiales y delegaciones de la Fuerza Aérea Argentina y la Fuerza Aérea Brasileña, según el siguiente detalle:

DÍA VIERNES 13 DE MARZO

Arribó a las 11.00 horas al Aeropuerto de Carrasco la "Escuadrilha da Fumaça" de demostración de la Fuerza Aérea Brasileña, compuesta por ocho aviones Tucano, más un avión Búfalo de apoyo operativo, invitada especialmente por el Comando General de la Fuerza Aérea, para que realizara exhibiciones sobre Montevideo.

A las 12:00 en el Aeródromo Militar "Cap. Juan Manuel Boiso Lanza" tuvo lugar la colocación de la "piedra fundamental" del futuro pabellón del Personal Subalterno de la Brigada de Seguridad Terrestre, que oportunamente donara el Cnel. (Av.) Luis N. Fasana. A dicha ceremonia fue invitado el Cnel.Fasana, que a la sazón estada retirado, para que conjuntamente con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte.Gral. (Av.) Fernando J. Arbe efectuaran la citada colocación.

DÍA SÁBADO 14 DE MARZO

Desde las 12:00 a las 18:00 horas se realizó en el predio de la Brigada Aérea I una exposición estática de material aeronáutico y, además, se proyectaron en el anfiteatro filmes y diapositivas sobre temas aeronáuticos, así como demostración de aviones ultralivianos y aeromodelismo.

DÍA DOMINGO 15 DE MARZO

Entre las 15:00 y las 16:00 horas la "Escuadrilha da Fumaça" hizo una notable presentación con muestras de acrobacia en formación e individual sobre la rambla de Carrasco, tomando como eje el Hotel Casino Carrasco ante una inmensa cantidad de público, admirado por la habilidad y perfección de las maniobras.

DÍA LUNES 16 DE MARZO

La "Escuadrilha da Fumaça", ahora en la Brigada Aérea I, sobre las pistas del Aeropuerto de Carrasco entre las 15:00 y las 16:00 horas repite su magnífica rutina acrobática para los integrantes de la Fuerza Aérea.

DÍA MARTES 17 DE MARZO

En la Plaza Independencia de Montevideo, ante el monumento al General Artigas se cumplió a las 10:00 horas el principal acto del aniversario de creación de la Fuerza Aérea, con la presencia del Presidente de la República, Dr. Julio María Sanguinetti, autoridades nacionales civiles y militares e invitados especiales, entre quienes se encontraban el Sr. Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Mayor Ernesto Horacio Crespo y el Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Brasileña, Teniente Brigadier del Aire Paulo Roberto Coitinho Camarinha.

Al medio día en el Salón de Fiestas del Comando General de la Fuerza Aérea se realizó un almuerzo de camaradería, oportunidad que se aprovechó para que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea hiciera entrega al Tte. Gral. (Av.) (R) Manuel E. Buadas de la condecoración "Medalla Legión al Mérito Confraternidad Aérea Latinoamericana" en el Grado de Oficial, que le había sido otorgada por los miembros del SICOFAA el 26 de enero de 1986.

Vuelo a Lima en el Learjet FAU 500

Al tener que realizar el Sr. Presidente de la República una visita oficial a la ciudad de Lima, Perú, fue necesario coordinar dicho viaje, razón por la cual se envió una misión oficial presidida por el Sr. Edecán Naval de la Presidencia de la República, en el Learjet FAU 500 a la citada ciudad.

Con tal motivo el día 7 de abril partió de Carrasco dicho avión, al mando de la tripulación conformada por los pilotos Ttes. Cneles. (Av.) Antonio R. Ruik y Héctor S. Fernández y el mecánico S.O.M. (AT) Alfredo Zeta; arribando en el día a Lima, con una escala técnica en Arica, Chile.

Regresaron el 11 de abril con una parada en Santiago de Chile.

Misiones sanitarias a Nueva York y Río de Janeiro en el Learjet FAU 500

Dispuestas por el Poder Ejecutivo, en julio y agosto se cumplieron dos misiones sanitarias a las ciudades de Nueva York y Río de

Janeiro en el Learjet FAU 500, con el fin de trasladar al entonces Presidente del Directorio del Partido Nacional Sr. Wilson Ferreira Aldunate y acompañantes. El Sr. Ferreira Aldunate estaba aquejado de una cruel enfermedad y acudió a una clínica especializada a Nueva York.

En la primera misión a Nueva York la tripulación estuvo formada por los pilotos Ttes.Cneles. (Av.) Antonio R. Ruik y Héctor S. Fernández y, el May. (Av.) Walter Rigo; y el mecánico S.O.M. (AT) Alfredo Zeta. Partieron de Carrasco el 26 de julio y arribaron a la Base Aérea de Wrightstown en N. Jersey el 27 de julio, con escalas en Brasilia y Santarem, Brasil; San Juan de Puerto Rico; y la Base Aérea de Homestead en Miami. Bajaron los pasajeros y regresaron a la Base Aérea Homestead, desde donde salieron hacia Montevideo el 29 de julio haciendo las mismas etapas que a la ida.

La segunda misión cumpliría dos funciones: reparar el radar del avión en Miami y luego traer desde Nueva York a Montevideo al Sr. Ferreira Aldunate y sus acompañantes. Por lo cual la aeronave FAU 500 partió el día 3 de agosto desde Carrasco tripulada por los pilotos Tte.Cnel. (Av.) Antonio R. Ruik y May. (Av.) Renato Fratta y el mecánico S.O.M. (AT) Alfredo Zeta. La ruta cumplida hasta Miami fue: Carrasco- Santarem- San Juan de Puerto Rico- Aeropuerto Internacional de Miami, donde se efectuó la reparación del radar.

Estando en la ciudad de Miami con el avión en condiciones para acudir a Nueva York, la tripulación recibió un mensaje de parte del Sr. Ferreira Aldunate, anunciando que él y los pasajeros se trasladarían a Río de Janeiro en línea aérea, donde abordarían el Learjet.

El 9 de agosto por lo tanto despegaron de Miami hacia Río de Janeiro, con escalas técnicas en San Juan de Puerto Rico y Manaos, Brasil. En Río de Janeiro subieron el Sr. Ferreira Aldunate y sus acompañantes, llegando en el mismo día a Montevideo.

Estas misiones de vuelo, realizadas con precisión, seguridad y dedicación, merecieron una nota de reconocimiento del Sr. Presidente de la República Dr. Julio María Sanguinetti, fechada el 12 de agosto de 1987.

Trágica colisión en vuelo de dos aviones A-37

Dentro del programa anual de entrenamiento del Grupo de Aviación N° 2 (Caza), se acordó realizar un ejercicio de "apoyo aéreo directo" con una Escuadrilla de aviones Cessna A-37.

Con tal fin se estableció dicha misión en la planilla de vuelo del Grupo en el día 7 de octubre de 1987. La Escuadrilla se integró con tres aviones de la siguiente forma:

> Avión N° 1 FAU 274 P.P y Jefe de Esclla. Cap. (Av.) Hebert Tomé y Observador Tte.1° (Mant.) Oscar Besozzi.
> Avión N° 2 FAU 270 P.P. Tte.1° (Av.) Eduardo Mazzucchelli y Obs, Alf. (Met.) Daniel J. Villalba.
> Avión N° 3 FAU 276 P.P. Tte.1° (Av.) Hugo Jackson y Obs. Tte. 2do. (Av.) Olavo Machado.

Despegó a la hora 12 y 30 local, luego de ejecutar un ejercicio de ataque simulado a baja altura, los aparatos adoptan el rumbo de escape ordenado con mínima altura, ascendiendo a continuación en actitud de viraje a la izquierda, siguiendo al avión No. 1 o líder; en esas circunstancias entran en colisión los aviones Nos. 2 y 3, quedando fuera de control ambas máquinas e inmediatamente sus tripulantes se eyectaron, menos el observador del avión No. 2, Alf. Villalba, quien lamentablemente pierde la vida cuando su aparato choca invertido contra el suelo.

El accidente se produjo en la zona conocida por "El Salado", sobre la ex Ruta 4, en la estancia "El Corralito", a seis kilómetros al noroeste de Durazno.

Vuelo logístico a Belem do Pará, Brasil

Existiendo la necesidad de revisar y controlar hélices de los aviones Fokker, se entró en tratativas con la empresa TABA (Transportes Aéreos de la Bacía Amazónica) cuya base de operaciones es el aeropuerto de la ciudad de Belem, sobre el río Amazonas. Dicha empresa poseía las máquinas y herramientas necesarias para la citada revisación y

contralor, por lo cual, habiéndose llegado a un acuerdo, la Fuerza Aérea envió al Fokker FAU 561 con el material a estudiar, tripulado de la siguiente manera:

Piloto Principal	May. (Av.) Luis G. Rodríguez
Piloto	Cap. (Av.) Alberto García
Copiloto	Tte.2do. (Av.) Edward Rode
Ing. de Vuelo	Sgto.1ro. (AT) Antonio García
Ing. de Vuelo	Cbo. (AT) José Naya

Como tripulantes extras fueron el Tte.Cnel. (Av.) Carlos Schopf y el Cap. (Av.) e Ing. Aeronáutico Jesús A. Farré.

Partieron el 24 de octubre, haciendo en ese día escalas en Porto Alegre, San Pablo y Brasilia, donde pernoctaron. Al otro día 25 de octubre arribaron directamente a Belem.

Luego de reparadas las hélices, regresaron el 31 de octubre a Carrasco, con etapas en Brasilia y San Pablo.

Vuelo presidencial a Centroamérica

Debiendo el Sr. Presidente de la República, Dr. Julio María Sanguinetti asistir a una reunión de mandatarios americanos en Acapulco, México y, a su vez, aprovechar esa oportunidad para visitar países de Centro América, decidió realizar esas visitas en un avión de la Fuerza Aérea. Para ello se acondicionó el Fairchild FH 227 FAU 572 del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), y se designó a su tripulación, recayendo esa responsabilidad en los siguientes aviadores:

Piloto Comandante	Tte.Cnel. (Av.) Julio R. Díaz
Piloto Principal	May. (Av) Luis G. Rodríguez
Piloto	Cap. (Av.) Alberto García
Ing. de Vuelo	Sgto.1° (AT) Arol Sánchez
Ing. de Vuelo	Cbo. (AT) Werter Castro

El aparato partió de Carrasco el 18 de noviembre, solo con la tripulación, su cometido era recoger al Sr. Presidente y comitiva en San

José de Costa Rica y de allí volar a otros países centroamericanos, finalizando su misión en Acapulco. En el primer día hizo el itinerario a Santiago de Chile,Antofagasta y Lima donde su tripulación pernoctó; el 19 de noviembre efectuó el tramo Lima –Panamá, sitio donde se le quitaron los tanques de combustible auxiliares, quedando en custodia en el aeropuerto, con el objeto de dejar el avión con todos sus asientos disponibles.

Al otro día 20 de noviembre volaron a San José de Costa Rica, lugar en que el Presidente de la República y su comitiva abordaron el Fairchild, en total treinta y cuatro personas, yendo a aterrizar en Managua, Nicaragua, adonde pasaron la noche. Al día siguiente 21 de noviembre, volaron a San Salvador, República de El Salvador, esperando hasta el 22 de noviembre en que despegaron hacia Tegucigalpa en Honduras. Allí permanecieron hasta el 25 de noviembre, saliendo para Tapachula, donde hicieron entrada en territorio mexicano, arribando en el día a Acapulco, fin del viaje.

Comenzaron el regreso el 30 de noviembre llevando de pasajeros a periodistas de la comitiva, efectuando el tramo: Acapulco – Tapachula –Panamá, sitio en el cual colocaron nuevamente los tanques auxiliares. Al otro día 1° de diciembre volaron a Guayaquil y Lima, ciudad en que pernoctaron, saliendo el 2 de diciembre hacia Montevideo, arribando sin novedad, con escalas técnicas en Antofagasta y Santiago de Chile; habiéndose cumplido esta larga misión a satisfacción del Sr. Presidente de la República, como así lo hizo notar en una comunicación de reconocimiento enviada al Comando General de la Fuerza Aérea.

Promoción "Brigadier Conrado A. Sáez"

1987

El 16 de diciembre, luego de la ceremonia correspondiente de fin de cursos, recibieron el despacho de Alféreces de la Fuerza Aérea, los alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica que conformaron la Promoción "Brigadier Conrado A. Sáez", la cual lleva ese denominativo en

honor de quien fuera en vida Inspector General de la Fuerza Aérea en el período 1959 a 1966, de acuerdo al siguiente orden de precedencia:

CUERPO AÉREO

Escalafón "A"

Alf. (Av.)	Hugo I. Parentini
Alf. (Av.)	Daniel C. Ubillos
Alf. (Av.)	Ernesto D.Bonifacino
Alf. (Av.)	Hugo F. Moreira
Alf. (Av.)	Luis A. Argüello
Alf. (Av.)	Germán E. González
Alf. (Av.)	Oscar A. Pérez Capó
Alf. (Av.)	Alvaro G. Loureiro
Alf. (Av.)	Walter Silva Núñez
Alf. (Av.)	Carlos H. Vomero
Alf. (Av.)	Gerardo S. Rodríguez
Alf. (Av.)	Pedro F. Bielemberg
Alf. (Av.)	Rodolfo D. Pereyra
Alf. (Av.)	Juan G. Della Nave
Alf. (Av.)	Walter Lodeiro
Alf. (Av.)	Gaetano Battagliese
Alf. (Av.)	Leonardo Belen
Alf. (Av.)	Marcos A. Temesio

El entrenamiento de vuelo en el año 1987

El entrenamiento de vuelo en el año 1987 decayó con respecto a años anteriores, alcanzándose a volar un total de 17.761 horas en total, discriminados de la siguiente manera:

BRIGADA AÉREA I 7.990.2 horas

- Grupo de Av. N° 3 (Transp.) 2.213.0 horas
- Grupo de Av. N° 4 (Transp.) 1.769.1 horas
- Grupo de Av. N° 5 (Busq.y Res.) 1.360.0 horas
- Grupo de Av. N°6 (Transp..) 2.648.1 horas

BRIGADA AÉREA II 5.662.6 horas

- Grupo de Av.N° 1 (Ataque) 1.930.1 horas
- Grupo de Av.N° 2 (Caza) 1.039.8 horas
- C.I.E.V.A 2.692.7 horas

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA	3.362.3 HORAS
BRIGADA DE SEGURIDAD TERRESTRE	197.9 HORAS
BRIGADA DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO	548 HORAS

17 de marzo de 1984, inauguración de la Plaza de la Aviación Nacional

Carrasco, 27 de enero de 1984. Primer vuelo a la Antártida.
Tripulantes y pasajeros del Fairchild 227. FAU 572

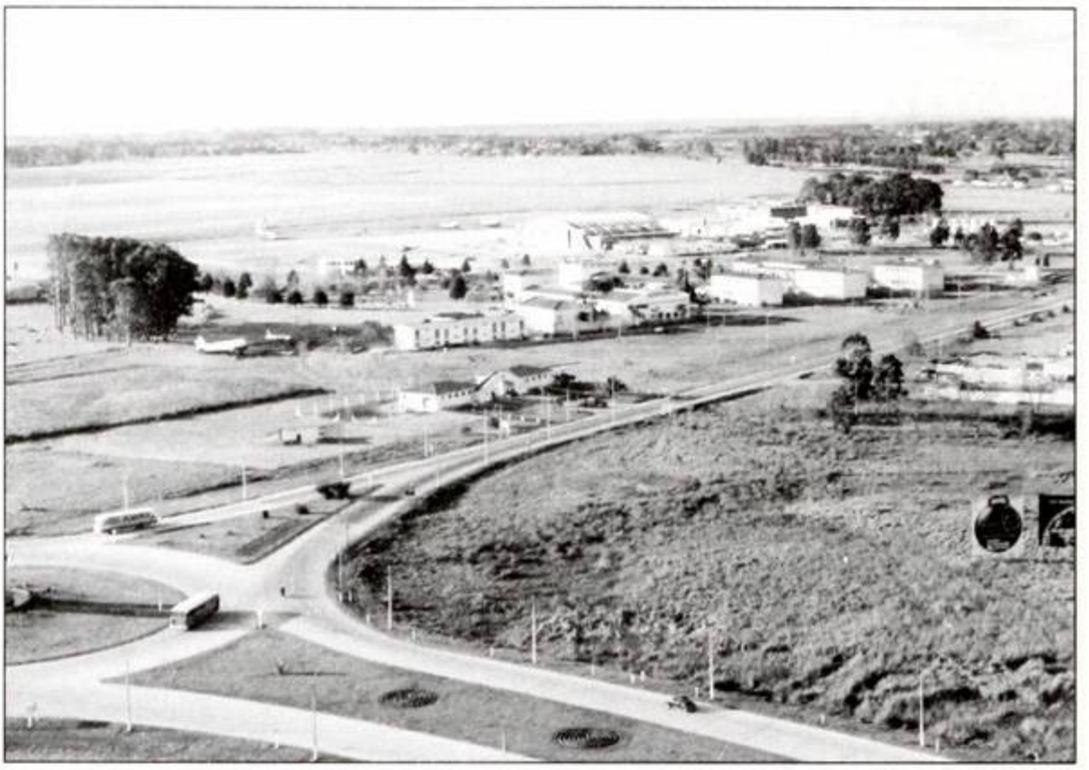
Bandeirante FAU 581 sobrevolando el Cerro Pan de Azúcar

Fairchild 227
FAU 572 en la
Antártida
1984.

1984
Fairchild FH-227 FAU 572.
Con tanques auxiliares
para vuelo a la Antártida

28 de marzo 1985. Casa C-212-A.28. FAU 532 en la Antártida

Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento en Carrasco. 1987



Brigada Aérea I. 1988

Brigada Aérea II. 1988

Una formación compuesta por el FOKKER F-27 561 y el FAIRCHILD FH-227 D Nº 572

Diario La Mañana 8 de mayo de 1988, el Papa Juan Pablo II vuela en el FAU 572 a Melo

El público espero con ansiedad en el aeropuerto de Melo la llegada del Papa Juan Pablo II.

Relación cronológica de autoridades de la Aviación Militar y Fuerza Aérea Uruguaya

ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR (CERRILLOS)

Director:

Sr. Marcel Paillette, desde el 15 de Marzo al 15 de junio de 1913

Encargados del campo de aviación:

— Capitán de Fragata José Carrasco Galeano, desde el 15 de marzo al 15 de abril de 1913
— Coronel Graduado Nicasio Torres, desde el 15 de abril al 21 de agosto de 1913.

ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN

Directores:

— Teniente 1º Juan Manuel Boiso Lanza (luego capitán), desde el 27 de noviembre de 1916 al 14 de marzo de 1918
— Capitán Mateo Tula Dufort y Álvarez, desde el 15 de marzo de 1918 al 17 de setiembre de 1919
— Mayor Victoriano Rovira, desde el 25 de setiembre de 1919 al 6 de mayo de 1922
— Mayor Cesáreo L. Berisso (luego Teniente Coronel), desde el 6 de mayo de 1922 al 8 de mayo de 1931.
— Coronel Julio A. Roletti, desde el 8 de mayo de 1931 al 24 de junio de 1931
— Teniente Coronel Cesáreo L. Berisso, desde el 24 de junio de 1931 al 17 de setiembre de 1931
— Coronel Tydeo Larre Borges, desde el 17 de setiembre de 1931 al 23 de febrero de 1932.
— Capitán de Fragata Atilio Frigerio, desde el 4 de marzo de 1932 al 30 de junio de 1932.
— Coronel Tydeo Larre Borges, desde el 30 de junio de 1932 al 31 de agosto de 1933.
— Teniente Coronel Esteban Cristi, desde el 31 de agosto de 1933 al 20 de diciembre de 1933.
— Coronel Julio A. Roletti, desde el 30 de diciembre de 1933 al 30 de abril de 1935.

DIRECCIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR

Directores:

— Teniente Coronel Esteban Cristi (luego Coronel), desde el 30 de abril de 1935 al 5 de mayo de 1937.

— Mayor Glauco Larre Borges (luego Teniente Coronel), desde el 6 de mayo de 1937 al 30 de agosto de 1938.
— Coronel Esteban Cristi desde el 31 de agosto de 1938 al 17 de febrero de 1939.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA AERONÁUTICA MILITAR

Directores Generales:

— Coronel Esteban Cristi desde el 17 de febrero de 1939 al 22 de abril de 1939
— Teniente Coronel Oscar D. Gestido (luego Coronel), desde el 28 de abril de 1939 al 5 de setiembre de 1946.
— General Cesáreo L. Berisso, desde el 19 de setiembre de 1946 al 24 de noviembre de 1947.
— Coronel Oscar M. Sánchez, desde el 24 de noviembre de 1947 al 26 de mayo de 1952.
— General Medardo R. Farías, desde el 26 de mayo de 1952 al 18 de diciembre de 1953.

INSPECCIÓN GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

Inspectores Generales:

— General Medardo R.Farías , desde el 19 de diciembre de 1953 al 1 de marzo de 1955.
— General Hernán S. Barú, desde el 3 de marzo de 1955 al 5 de setiembre de 1957.
— Brigadier Gualberto F. Trelles, desde el 5 de setiembre de 1957 al 1º de marzo de 1959.
— Coronel.(P.A.M.) Conrado A. Sáez (luego Brigadier) desde el 1º marzo de 1959 al 17 de febrero de 1966.
— Brigadier Remo Laporta, desde el 18 de febrero de1966 al 9 de marzo de 1967.
— Brigadier Danilo E. Sena, desde el 9 de marzo de 1967 al 31 de diciembre de 1969.

COMANDO GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

Comandantes en Jefe:

— Brigadier Danilo E. Sena, desde el 1º de enero de 1970 al 7 de marzo de 1970.
— Brigadier José Pérez Caldas (luego Brigadier General), desde el 7 de marzo de 1970 al 7 de marzo de 1974.
— Brigadier General Dante Paladini (luego Teniente General (Av.)), desde el 7 de marzo de 1974 al 22 de enero de 1978.
— Teniente General (Av.) Raúl J. Bendahan, desde el 22 de enero de 1978 al 14 de mayo de 1981.
— Teniente General (Av.) José D. Cardozo, desde el 14 de mayo de 1981 al 1º de febrero de 1982.
— Teniente General (Av.) Manuel E. Buadas, desde el 1º de febrero de 1982 al 14 de octubre de 1985.
— Teniente General (Av.) Fernando J. Arbe, desde el 14 de octubre de 1985 al 1º de febrero de 1990.
— Teniente General (Av.) Carlos P. Pache, desde el 8 de marzo de 1990 al 1 º de febrero de 1994.
— Teniente General (Av.) Raúl Sampedro, desde el 1º de febrero de 1994 al 2 de marzo de 1995.
— Teniente General (Av.) Miguel A. Suñol, desde el 2 de marzo de 1995 al 1º de febrero de 1999
— Teniente General (Av.) José Malaquín, desde el 1º de febrero de 1999 al 1º de febrero de 2004.
— Teniente General (Av.) Enrique A. Bonelli, desde el 1º de febrero de 2004.

Bibliografía y fuentes documentales

— Boletínes del Ministerio de Defensa Nacional desde 1953 a 2003.
— Ordenes de la Inspección General de la Fuerza desde 1953 a 1969.
— Ordenes del Comando General de la Fuerza Aérea desde 1970 a 2003.
— Memoria anual, 1966, 1967, 1968.
— Consultas personales y telefónicas a: Tte.Gral.(Av.) Carlos P. Pache, Tte.Gral. (Av.)Raúl Sampedro, Cnel.(Elect.)CarlosM.Montesano, Brig.Gral.(Av.) Danilo E. Sena, Tte. Gral.(Av.) Remo Laporta, Brig.Gral.(Av.) César A. Borucki, Cnel.(Res.) Walter Miños, Tte.Gral.(Av.) José P. Malaquín, Cnel.(Av.) Julio Uría, Cnel.(Av.) José B. Baratta, Tte.Gral.(Av.) Raúl J. Bendahan, Cnel.(Av.) Walter Samarello, Brig.Gral.(Av.) Hebert Pampillón, Cnel.(Av.) Rúben Terra, Dr. Eduardo D. Gaggero, Cnel.(Av.) Roberto Meyer, Cnel.(Av.) Enrique Ribero, Tte.Cnel.(Av.) Ricardo A. Zecca, Tte.Gral.(Av.) Enrique A. Bonelli, Tte.Cnel.(Av.) Julio Araújo, Cnel.(Nav.) Bernabé Gadea, Cnel.(Av.) Athos R. Pallas, Cnel.(A.A.) Guillermo M. Ferreiro, Cnel.(Av.) Daniel Olmedo, Cnel.(Av.) Alvaro Gestido, Tte.Cnel.(Av.) Alberto M. Zanelli, Cnel.(Av.) José T. Odini, Cnel.(Av.) Alvaro González, Cnel.(Av.) Alvaro Quirós, Tte.Cnel.(Av.) Arturo Silva, Cnel.(Av.) Luis G. Rodríguez.
— Artículo de Atilio Baldini publicado en la Gaceta de la Aviación, sobre el entrenamiento en F-86 de la Fuerza Aérea Argentina de dos oficiales de nuestra Fuerza Aérea.
— Reseña Histórica de la F.A. por Tte. 1º (Av.) (R) Juan Maruri.
— Artículo del Tte.Cnel.(Av.) Ing. Aer. Clemente Pascale "Un trabajo más" publicado en el Boletín Informativo de la F.A. Nº 17.
— "Primera Misión Aérea a la Antártida" artículo publicado en el Boletín Informativo de la F.A. Nº 17.
— Relato de una misión de vuelo a Mozambique por el Cap.(Av.) Alberto M. Zanelli
— Reseña del primer vuelo de un avión uruguayo en las Islas Malvinas por el Cap.(Av.) Fernando Díaz.
— Relato sobre una misión de vuelo humanitario en helicóptero por el Cap. (Av.) Carlos Amado.
— Relato sobre la entrega de los aviones T-34 "Mentor" de nuestra Fuerza Aérea a la Fuerza Aérea Boliviana, por el Tte.1º(Av.) Alvaro Sosa Farías.
— Relato sobre la segunda misión de vuelo a Eritrea, por el May.(Av.) Hugo Parentini
— Relato sobre el descubrimiento de una estela en Brigada Aérea I, por el Cnel.(Av.) Eduardo Aguirre.
— Relato sobre una evacuación médica nocturna con helicóptero en Eritrea, por el May.(Av.) Julio Aparicio.

Índice de personas

Índice de personas citadas

A

ABADIE, José R., 403
ABADIE, Roberto J., 193, 401, 406, 711
ABELLA, Gregorio,74, 145
ABELLA, Homero,100.
ABELLÁ, José María, 511, 518
ABELLA, Pelayo, 88
ABELLEIRA, Heraclio S., 114, 248
ABRAHAM, Jorge R., 464
ABREU, Aníbal V., 403
ACCINELLI, Elbio, 30
ACEVEDO, Gustavo A., 856
ACEVEDO, Jesús, 593
ACEVEDO, Wellington, 123
ACOSTA, Carlos A., 403
ACOSTA, Enrique R., 647, 670
ACOSTA, Heraldo, 569
ACOSTA, J., 761
ACOSTA, José M., 285, 395
ACOSTA, Pablo M., 569
ACOSTA, Juan A., 394, 395
ACOSTA, Ruben, 308, 314, 724
ACUÑA, Jorge, 151, 382, 395
ACUÑA, Walter J., 582, 795, 796, 819
ADDIEGO, Javier, 433, 515, 528, 748, 796, 797, 811
AGUALLAZO, Luis O., 856
AGÜERO, Luis, 614
AGÜERO, Ricardo, 635, 675, 693, 701, 707, 708, 713, 734, 739, 744, 792, 794, 803, 825
AGUERRONDO, Mario, 584
AGUIAR, José E., 383
AGUILAR, Bartolo, 569
AGUIRRE, Eduardo R., 220, 410
AGUIRRE, Eduardo, 143, 258, 390, 448
AGUIRRE, Gonzalo, 522, 590, 597, 769
AGUIRRE, Martín, 242
AGUIRREGARAY, Eduardo R., 554, 709
AHETS ETCHEVERRY, Juan J., 160
AIRAUDO, Eduardo, 465, 709, 792
AIRES, Antonio A., 534
AITA, Roque, 114, 166, 250, 381, 382, 395, 417, 428, 438, 445, 448, 838
ALANIZ, Juan C., 856
ALARCÓN, Antonio C., 392, 703
ALARCÓN, Víctor, 343
ALBANO, Carlos, 563, 595, 675, 701, 707, 708, 713, 715, 754, 773
ALBICETTI, Sr., 137
ALCOBA, Román, 16
ALDRIN, Edwin, 669
ALEJANDRO, Washington E., 521, 671, 678, 701, 713, 718, 756, 762, 774, 784, 806, 816, 818, 852
ALJAS, Mario, 227
ALMADA, Delco, 121, 123, 381, 451
ALMADA, Julio, 114, 141

ALMARÁN, Sergio, 74, 98
ALMIRÓN, Juan, 569
ALONSO, Justo M., 136
ALONSO, Francisco S., 312, 398, 409, 412
ALONSO, Alain F., 27, 138, 145, 154, 217, 308
ALONZO, Erwin, 592
ALONZO, Ismael V., 392, 709
ALTAMIRANO, Jesús M., 393, 749
ALTAMIRANO, Walter, E., 237, 321
ALTESOR, Adail, 570
ALTEZ, Eduardo N., 688
ALTEZ, Luis A., 44
ALVARADO, Walter, 241, 381
ALVAREZ, Carlos M., 115
ALVAREZ, Alexis, 217
ALVAREZ, Ariel M., 312, 334
ALVAREZ, Belkis, 330, 856
ALVAREZ, Camilo, 240, 245
ALVAREZ, Francisco, 614
ALVAREZ, Gregorio C., 278
ÁLVAREZ, Jorge A., 415
ALVAREZ, José L., 822
ALVAREZ, Pedro, 307
ALVARIZA, Luis B., 324
ALVARIZA, Ruben A., 404
ALVES, Diego R., 361
ALVEZ Luis A., 54, 65, 111
ALVEZ MEZQUITA, Enrique, 583
ALVEZ, Héctor H., 470, 592
ALVEZ, Richard, 824
ALZUGARAY, Walter, 600, 601
ALLO, Eduardo, 43
AMADO, Arancibio D., 14, 43, 307, 318, 381, 595
AMADO, Carlos D., 454, 679, 686, 694, 695, 701, 713, 718, 755, 762, 816, 852
AMEDÉ, Adela, 230
AMENGUAL, Alfredo F., 151, 221, 276
AMERÍCOLA, Ruben, 73
AMESTOY, Nilo W., 323, 412
AMICONE, Jorge L., 403
AMICONE, José L., 463, 792
AMILIVIA, Ramón, 167, 584
AMORÍN CASTRO, Roberto F., 511, 518,738
AMORÍN, Roberto F., 176, 396, 548
AMORÍN, Washington, 813
ANASTASIA, Héctor M., 856
ANDRÉ, Roberto A., 403
ANDRÉS, Manuel, 16
ANGELLINI, Héctor, 223, 248
ANLEU, Mario A., 388
ANTELA, Ruben, 193
ANTÚNEZ, Atiliano, 240
ANTÚNEZ, Daniel G., 856
ANTÚNEZ, Mauricio, 569
ANTÚNEZ, Miguel, 759, 852
APARICIO, Julio C., 465, 657, 671, 678, 685, 701, 713, 744, 762, 806, 818, 824, 825, 832, 850, 853, 854
AQUINES, Rúben G., 534, 752
ARAMBURÚ Edgardo F., 124
ARAÚJO, José V., 63
ARAÚJO, Juan, 615
ARAÚJO, Julio R., 143, 217, 332, 335, 345, 380, 407, 408
ARAÚJO, Luis, 615
ARAÚJO, Norberto A., 136, 167
ARBE, Alfredo, 30
ARBE, Fernando J., 222, 318, 419, 461, 473, 499, 502, 503, 505, 510, 516, 522, 523, 527, 565, 626, 627, 650, 683, 776
ARBILLA, Rafael A., 670
ARCAUZ, Andrés M., 648
ARCOS GONZÁLEZ, Rivera, 53, 72, 170, 198, 202
ARDANAZ, Julio C., 280
ARDRIZZO, Antonio, 16
ARESSE, Gustavo D., 352
ARÉVALO, Carolina S., 763, 814
ARÉVALO, Gerardo G., 534, 848
ARGANDOÑA, Julio, 151
ARGAÑARAZ, Fernando, 741
ARGIMÓN, Beatriz, 814
ARGÜELLO, Luis A., 479

ARIAS, Fermín A., 856
ARIAS, Ricardo W., 286, 395
ARIGBOIA, Brig. Armando, 77
ARIONE, Humberto, 114
ARISPE, Juan B., 260, 330, 331, 340
ARIZAGA, Ramón, 591
AROCENA, Alejandro H., 470, 738
AROCENA, Leonardo M., 403
AROCHA, Marcelo G., 647, 670
AROZTEGUI, Ruben, 402, 495, 496, 515, 528
ARRAMBIDE, Alfredo R., 167
ARRAMBIDE, Julio C., 402
ARRIERA, Enrique, 394, 395
ARRIERA, Héctor, 343
ARRIETA, Fernando, 670
ARRIGONI Néstor R., 129
ARRIOLA, Carlos E., 355
ARRIOLA, Ernesto A., 44
ARRIOLA, Heber, 550
ARRÚA, Pedro A., 403
ARTIGAS, Gral José G., 503
ASCONE, Leonel, 43
ASCHERI, Oscar A., 464
ASCH-ROOT, Elaine, 749
AUGUSTO, Amilcar, 226
AVELLANAL, Andrés F., 763
AVENDAÑO, Emilio, 118
ÁVILA, Daniel, 643
ÁVILA, Tydeo N., 336
AVRIL, Ing. André, 19
AYALA, Ramón, 16
AYERDI, Jorge, 704, 705
AZURICA, María Alejandra, 680
AZZI, Antolino, 111

B

BACELO, Justo, 63, 64
BACHECHI, Lázaro, 167, 217, 332, 673, 683, 735, 736, 749, 750
BADANO, Sergio S., 114, 229, 332, 335, 379, 396
BADO, Héctor A., 434
BÁEZ, Ángel, 593
BÁEZ, Darwin, 813
BÁEZ, Guillermo, 418, 437
BALADÁN, Oscar R., 384
BALADÁN, Ramón E., 326, 395
BALBI, Víctor M., 114, 201
BALCEMAO, Alvaro D., 427
BALIÑO, Luis, 615
BALSERINI, Juan P., 384
BALLA, Julio, 593
BALLESTE, Carlos A., 763
BANEGAS, Juan E., 415
BANEGAS, Marina, 781, 856
BANFI, José P., 241, 332, 350, 517, 573, 574
BAR, Horacio N., 393
BARAISÍ, Eduardo P., 396, 856
BARATTA, José B., 27, 258, 279
BARBERO, Walter Domingo, 718, 747, 783, 786, 821, 838
BARBOZA, Gabriel, 420
BARBOZA, José, C., 343
BARBOZA, Roberto J., 464, 614
BARCO, Antonio B., 352
BARDESIO, Julio C., 712, 796, 797, 819
BARDIER, Alvaro G., 393
BARÓ, Luis A., 36, 44
BARRAL, Daniel,193, 258, 337, 351, 398, 409, 412, 570, 676, 722, 751, 790
BARRALES, Américo, 16
BARREIRO, Ángel, 593, 604
BARRERA, Pedro O., 312
BARRETO, Félix, 193, 340, 345, 351
BARRETO, Luis A., 383
BARRIOS, Daniel, 657, 679, 686, 702, 713, 762, 806
BARRIOS, Enrique J., 511, 518, 709
BARRIOS, Gustavo W., 285
BARRIOS, José I., 115
BARRIOS, Julio C., 205
BARRIOS, Julio Ma., 417
BARRIOS, Pedro E., 115
BARRIOS, Robert E., 344, 763

BARÚ, Hernán S., 32, 36, 55, 76, 85, 161, 189
BATALLA, Hugo, 258,
BATALLA, Dr. Hugo, 668
BATISTA, Juan R., 582
BATISTA, Ribel, 108
BATISTA, Rubel O., 415
BATLLE IBÁÑEZ, Jorge, 747, 757, 758, 782, 788, 793, 811, 838
BATTAGLIESE, Gaetano, 479, 710
BAUTISTA, Fridgerald P., 396, 856
BAUZÁ Araujo, Alvaro, 252
BAYSSÉ, Alfredo W., 111, 323
BAZZANO, D., 364, 803
BECERRA, Rafael J., 260, 381, 400
BELÉN, Edward, 426, 678, 744
BELÉN, Leonardo, 479, 657
BELÉN, Walter, 403, 815, 852
BELOQUI, Juan A., 89, 412
BELOQUI, Néstor D., 454
BELTRÁN, Washington, 171
BELVEDERE, Miguel, 593
BELLONI, José, 146, 243, 452, 466, 503, 660, 698
BELLONI, Stelio, 452
BENAVÍDEZ, Nelson W., 393
BENDAHAN, Raúl J. 252, 258, 259, 316, 317, 332, 373, 388, 406, 408, 410, 413, 467, 504, 595, 673, 683
BENECH, Felipe, 383
BENEDITTO, Erasmo J., 336, 423
BENISCELLI, Leonardo, 521, 671, 701, 713, 755, 762, 781, 784, 806, 824
BENÍTEZ, Alfredo, 326
BENÍTEZ, Gustavo, 604
BENÍTEZ, Paulino S., 193, 381, 398
BENTANCOR, Javier, 122, 163
BENTANCOR, Luis, 604
BENTANCUR, Cecilio, 594
BENTANCUR, Liber D., 399, 860
BENTOS, José A., 402
BENVENUTO, Pedro D., 53, 56, 229
BENVENUTO, Pedro T., 353
BEQUIO, Hugo N., 277
BERASTEGUI, José M., 205, 282, 339, 345, 351
BERDAGUER, Pablo, 336
BERIAO, Eduardo B., 403
BERIAO, Hugo A., 325
BERISSO RUFINELLI, María Lía, 642
BERISSO VIERA, Rivera, 501
BERISSO, Ana María, 725
BERISSO, Cesáreo L. 18, 68, 76, 79, 87, 113, 118, 128, 146, 147, 148, 189, 225, 243, 274, 294, 596, 618, 639, 640, 641, 664, 666, 681, 719, 723, 725, 726
BERISSO, Jorge, 434
BERISSO, Roberto, 148
BERMÚDEZ, Carlos M., 16
BERMÚDEZ, Carlos, 643
BERMÚDEZ, L., 588
BERMÚDEZ, Rafael A., 39, 856
BERNASCONI, Carlos L., 17, 328, 333, 501
BERÓN, Víctor, 463, 569
BERRETA, Ulises A., 361
BERRIEL, Ahiva, 100, 116
BERROSPE, Miguel A., 515, 808
BERRUTTI, Carlos A., 14, 43, 314
BERRUTTI, Carlos, 593
BERRUTTI, Francisco E., 392, 508
BERSANINO, José, 343
BERTASSI, Fenando E., 807
BERTOLOTTI, Gustavo B., 393
BERTRAND, Carlos A., 403
BESADA, Gonzalo W., 325
BESIO, Félix A., 392
BESOZZI, Oscar A., 420, 476
BESPALI DE CONSENS, Yubarant, 227
BESENZONI, José A., 193
BIA, Humberto R., 30, 65, 118, 214
BIANCHI, Eduardo R., 336
BIDEAU, Fernando J.D., 511, 518, 693, 701, 715, 734, 739, 744, 791, 825
BIELEMBERG, Pedro F., 479, 738, 787
BIQUE, Pablo G., 763
BLANCO, Carlos A. 353

BLANCO, Fernando R., 30, 170, 202, 213, 595, 666
BLANCO, Juan H., 415, 661, 709
BLANCO, Rafael L., 312
BLANES, Juan Luis, 698, 864
BLENGINI, Leonardo A., 534, 544, 760, 804, 805, 806, 820
BLUTH, Elías, 843
BOCCOLERI, Carlos S., 227
BOEDO, Walter G., 426
BOGARÍN, Horacio del Pilar, 138
BOGGIANI, Marcelo C., 534, 625, 675, 689, 693, 701, 708, 715, 742, 773, 791, 793, 803
BOHELER, Juan Raúl, 41
BOISO LANZA, Juan Manuel, 18, 113, 117, 164, 191, 219, 243, 304, 331, 365, 510, 798
BOLANI, Luis F., 393
BOLANI, Rómulo, 14
BOLATO, Alberto G., 312, 330, 331, 341
BONEFÓN, Níver, 569
BONELLI, Atilio, 36, 56, 70, 238, 240, 245, 417, 595, 838
BONELLI, Enrique A., 277, 398, 399, 421, 461, 643, 667, 703, 722, 751, 808, 860
BONIFACINO, Ernesto D., 479, 702, 748
BONIFACINO, Juan A., 205
BONIFACINO, Marcelo J., 470, 792
BONIFACINO, Natali I., 860
BONILLA, Francisco, 18
BONILLA, Jorge, 761
BONILLA, José R., 312, 839
BONILLA, Julio C., 415, 578
BORAD, Jorge A., 49, 50, 108, 222, 237, 307, 318, 341,344, 373, 504
BORAD, Víctor, 310
BORBA, Immer I., 688
BORBA, Juan A., 94, 570
BORDABERRY, Juan M., 282, 299, 302, 305, 316, 327, 342
BORDAGORRY, Atilio, 807
BORDERRE, José P., 420
BORETTO, Carlos, 54
BORUCKI, César A., 129, 217, 221, 228, 381, 611,664, 676, 705, 864
BOSHNAKOFF, Walter, 511, 815
BOTTA, Carlos E., 393, 815, 852
BOTTA, Julio C., 14, 357
BOTTA, Ricardo, 352
BOTTAZZI, Miguel A., 361, 562, 580, 582, 613, 625
BOUISSA, Ángel, 615
BOYAN, Miguel, 289
BRACAMONTE, Pedro, 16, 570
BRAIDA SCAFFO, Telémaco, 648
BRAIDA, Carlos T., 193, 674
BRANDO, Elena, 699
BRAUN, Juan A., 143
BRAVO, Julio, 679
BREHERMANN, Emanuel, 856
BREZZO, Luis, 757, 777, 783, 788, 812
BRIGNONI, César E., 427
BRITES, Julio, 114, 234
BRITO, Luis A., 325
BRITO, Mariano, 525, 526, 530, 552, 572, 597, 728, 769
BRITOS, Jorge, 593, 604, 856
BROCHADO, Tabaré, 464, 792
BROWN, Richard, 561, 566, 572
BROZIA, Gustavo E. 260, 571
BRUCCOLERI, Enrico, 582, 834
BRUM, Adamir, 593
BRUNI, Miguel A., 337
BRUNO, Richard C., 822
BUADAS, Manuel E., 17, 79, 121, 213, 308, 314, 375, 378, 413, 419, 445, 461, 467, 474, 504, 510, 595
BÚCARO, Mario A., 396
BUENO, Anibal G., 361
BUENO, Humberto, 591
BUERI, Figueroa, José, 100
BUFFA, Omar, 574, 856
BUHL, Erich E., 143, 217, 309, 332, 339, 345, 382, 395
BUHL, Gustavo, 670
BUHL, Horst D., 143

BURGHI, Ricardo, 227
BURGOS, Carlos, 615
BURGOS, Roberto, 562
BURGUEÑO, Waldemar, 205, 289, 423
BURONE, Manuel O., 353, 724
BURONI, Roque H., 434
BUSTAMANTE, Aldo, 13, 272
BUSTOS, Hebert A.,242, 258, 332
BUZÓ, Juan A., 114

C

CAAMAÑO, Héctor R., 634
CABRAL, Julio, 108, 138, 154
CABRERA, César, 581
CABRERA, Clever, 27, 69
CABRERA, Elbio M., 569
CABRERA, Heber O., 521
CABRERA, Hugo, 840
CABRERA, José E., 402, 703
CABRERA, José L., 324
CABRERA, León A., 223
CABRERA, Miguel A., 434, 657, 658, 659, 686, 713, 744, 756, 762, 818, 824
CABRERA, Pablo D., 670
CABRERA, Ramón, 615
CABRERA, Sergio, 426, 463
CABRERA, C/N Miguel A., 138, 166, 417
CÁCERES, Fernando G., 634, 644, 796, 797
CÁCERES, Héctor R., 856
CÁCERES, Roberto, 286, 330, 379, 396
CACHÓN, Adolfo, 129, 217, 335, 344
CAEIRO, Oscar H., 402, 856
CAETANO, Héctor 73, 74
CAETANO, Jorge A., 856
CAIRO, Artigas, 74
CAIRUS, Sergio I., 434, 709, 820
CAL, Julio, 250
CALABRIA, Walter S., 361
CALAFÍ, Héctor, 222, 229, 308, 379, 595
CALAFÍ, Nelson R., 434, 569, 650
CALDERA, Juan, 108
CALISTRO, Sergio I., 712, 787
CALVIÑO, Aníbal A., 260, 284
CALVO, Juan M., 129
CALLORDA, Federico G., 352
CAMACHO MANSILLA, Erland, 336, 750
CAMACHO, Arturo, 151
CAMACHO, Gonzalo J., 366 , 807
CAMACHO, Rodrigo L., 330, 377, 741, 824
CAMACHO, Yamandú R., 129
CAMARANO, Julio C., 361
CÁMARAS, Jorge C., 426, 590
CAMBÓN, Arnoldo, 114
CAMEROSANO, Gustavo, 434
CAMISA, Blás A., 259, 404, 790, 824
CAMOU, Mauricio, 336, 432
CAMPAÑA, Andrés, 16
CAMPOAMOR, Carlos M., 353
CAMPOAMOR, Martín A., 712
CAMPOS, Alfredo L., 285
CAMPOS, Julio A., 223
CAMPOS, Sergio A., 362
CAMPS, Eduardo, 193, 276
CAMPS, Rubens, 73
CANALES, Nelson H., 176
CANAVESSI, Alfredo, 16
CANEDO, Ariel, 634, 644
CANEDO, Julio C., 205
CANESSA, Rafael, 290
CANFIELD, Jorge, 138
CANO, Carlos G., 392, 581, 587
CANO, Silverio A., 403
CANOURA, Carlos, 99, 234
CANTORE, Tomás S., 16
CAÑETE, Arístides, 167
CAPEZZOLO, Luis E., 427
CAPPI, Jorge, 392, 528, 550
CAPURRO, Fabio D., 562, 567, 578, 580, 581, 584
CARAVACA, Carlos, 600, 601
CARBAJAL, Miguel, 501
CARBAJAL, Eduardo L., 362

CARBAJAL, Eros O., 143
CARBÓN, Gustavo A., 605
CARDEILLAC, Pedro G., 670, 795, 796, 797
CARDOSO, Hugo D., 415, 815
CARDOZO SOSA, Vidal, 470, 791
CARDOZO, Ariel S., 44, 168, 229
CARDOZO, Fernando G., 151
CARDOZO, Gerónimo, 123, 250
CARDOZO, Gustavo, 554, 702, 748, 796, 797
CARDOZO, Hugo L., 337
CARDOZO, José A., 569
CARDOZO, José D., 43, 47, 57, 164, 165, 222, 278, 317, 373, 408, 413, 414, 419, 421, 467, 504
CARDOZO, Luis A., 277
CARDOZO, Raúl, 330, 331
CARDOZO, Roberto B., 324
CARLEVARO, Sebastián O., 763
CARNALES, Adhemar, 403
CARNEC, François, 19
CARPINTERO, Juan, 562
CARRERA, Hugo A., 151
CARRERO, Dante, 54, 111
CARRESSE, Luis A., 669
CARRIÓN, Walter O., 856
CARRIÓN, Walter, 544
CARUSSO, Gustavo E., 415
CARVAJAL, de Arocha, Mercedes, 137
CARVALHO, Jorge W., 14, 73, 453
CARVALHO, Omar, 569
CASAL PENA, Manuel, 16
CASANOVA, SERGIO, 754
CASAÑA, Luis, 853
CASAÑA, SERGIO, 759
CASARIEGO, Esteban, 100, 306, 308
CASARIEGO, Raúl, 426
CASELLA, Héctor F., 763
CASELLA, Milton, 73, 108, 138, 154, 174
CASELLA, Rufino, 108, 109
CASTAGNET, Carlos M., 361
CASTAGNOLA, Luis A., 417
CASTELLANO, Hugo D., 385
CASTIELLA, José F., 859
CASTILLO, Alberto, 260, 351, 664, 712, 745, 750, 776, 790, 851
CASTILLO, Julio, 562
CASTILLO, Luis, 615
CASTRO, Carlos M., 569
CASTRO, Edward H., 143
CASTRO, Enrique, 73, 111
CASTRO, Luciano, 343, 351
CASTRO, Werter, 477
CASURIAGA, Ramón M., 856
CATALDO, Gabriel, 385
CAVADINI, Ricardo E., 429
CAVALERO, Marcelo O., 554
CAVALLO, Alberto, 563, 707, 713
CAZARRÉ, Jaime, 336
CEBALLOS, Carlos, 73
CENA, Gerardo D., 741
CEPEDA, Luis, 343
CEPELLINI, Marcelo A., 464
CERVANTES, Daniel, 807
CÉSPEDES, José, 167
CÉSPEDES, Miguel, 643
CETRARO, Mario, 554, 701, 718, 762, 806, 824, 825, 841, 857
CÍCERI, Ángel A.,336, 686
CID DE LA PAZ, Servando, 143
CIGARÁN, Hebber A., 822
CIGARÁN, Jorge E., 455
CIPOLINA, Mario J., 143, 185
CISNEROS, Núbel, 403
CITERA, Juan C., 392
CLADERA, Alvaro B., 426
CLASTORNIK, Ramón, 115
CLAVIJO, Antonio, 816
CLAVIJO, Juan, 824
CLAVIJO, Julio C., 99, 221, 413
CLERICI, Alvaro, 411
COAGLIATA, Beatriz, 699
COATES, James, 525, 527, 575, 584
COBAS, Jorge R., 241, 351, 395
COCCARO, Humberto, 54
COELHO, Jorge, 569

COITINHO CAMARINHA, Paulo Roberto, 474
COITIÑO BARBOZA, José, 343
COITIÑO, José, 382, 562
COLA, Jorge, 453
COLINA, Alvaro M., 534, 544
COLINA, Fernando R., 470, 709
COLINA, Jesús A., 16
COLMAN, Richard, 738
COLMÁN, Walter, 174
COMESAÑA, Rafael D., 392
CONDE, Mario G., 114, 154, 416, 417, 506, 542
CONNER, Hal H. 142
CONSENS, Mario, 122
CONTRERAS, Víctor, 304
CONTRERES, Walter, 56
CONZE, Ismael, 461, 581
CÓPPOLA, Beltrán, 16
COR, Edison D., 856
COR, Sergio D., 860
COR, Sergio E., 421, 461, 562
CORBO, Carlos A., 201, 205
CORBO, Jorge D., 856
CORONEL, Orlando, 856
CORONEL, Virgilio V. 44
CORREA DE MELLO, Brig. 160
CORREA DE MELLO, May. 161
CORREA LUNA, Ego, 167, 259, 340, 395
CORREA LUNA, Gabriel, 352
CORREA, Carlos H., 534, 545, 702, 796, 797
CORREA, Carlos, 759
CORREA, Eduardo M., 763, 819
CORREA, Evo, 94
CORREA, Jorge, 604, 787
CORREA, José, 569, 604
CORREA, Julio C., 384
CORREA, Nelson, 43
CORREA, Richard, 567, 676, 744, 759, 807, 818, 852
CORTAZZO, Nelson F., 454
CORTÉS, Alejandro L., 454, 728
CORTÉS, Leonardo E., 521
CORUJO, Hugo C., 393, 669, 746
CORVERA, Ramón A., 109, 112
COSTA NÚÑEZ, Ramón, 780, 856
COSTA ITHURRALDE, Humberto, 166
COSTA, Gustavo A., 415
COSTA, Onofre, 615
COTELO, Luis A., 362
COYTO, Edison, 803
COYTO, Nelson L., 807
CRAWFORD, Leslie, 335
CREECH, Virgil, 346, 350, 351
CRESPO, Ernesto Horacio, 474
CRISTI, Esteban, 18, 76, 133, 128, 189, 665
CRISTIANI, Milton, 54, 240, 245, 412, 417
CROSA, Enrique, 129, 201, 240, 245, 288, 412
CUADRADO, Gisleno, 114
CUADRO, Dámaso H., 114, 332, 357
CUADRO, Julio C., 426
CUELLO, Alvaro R., 403
CUFRÉ, Elio, 20, 25, 73, 99, 107
CULSHAW, Servando, 30
CUÑA, Alicia C., 856
CUÑA, Juan A., 562, 578, 581, 582, 595, 629, 766
CUPPULO, Walter, 562, 581, 584, 625, 635
CURBELO, Andrés, 860
CURBELO, Asdrúbal H., 121, 129, 337, 345, 350
CURBELO, Fernando, 336, 414
CURBELO, Uruguay, 112
CURBELO, Wilter, 569
CURBELO, Julio C., 324, 327
CURCIO, Luis, 581
CURCHO, Luis, 600, 601, 676
CURIONI, José A., 521
CUTTÍ, Víctor, 787

CH

CHALLE, Bruno L., 841

CHALLE, Léon, 453, 627, 719, 842
CHANG DÍAZ, Franklin, 669
CHARLO, Héctor, 657, 658, 659, 675, 676, 686, 701, 744, 856
CHARQUERO, Luis A., 118, 137, 140, 288, 291, 381, 397
CHAURE, Richard, 563, 701, 707, 708, 734, 739, 792, 825, 829
CHEDA, Fernando, 642
CHELONI, Eliseo, 63
CHIARINO, Juan Vicente, 457, 498
CHOCA, Richard, 673
CHOCHO, Jorge D., 402
CHRISTIE, Robert C., 46, 47, 50, 57

D

D'ATRI, Javier, 679, 744
DA COSTA, Jorge A.,464, 724
DA LUZ, Adán, 89
DA SILVA FERRAO, Oridel, 404
DA SILVA, Gloris, 44, 47
DA SILVA, Johnny, 856
DA SILVA, Juan José, 99
DA SILVA, Rubén D., 47
DA SILVEIRA, Martín G., 763
DA SILVEIRA, Saúl, 70
DA SILVEIRA, Sergio, 277, 404
DALTOE, Aldo, 240
DAMASCO, José, 703, 704, 738
DANIEL, Ing. Roger, 19
DANTA, Freddy, 761, 824, 841
DANZOV, Julio R., 670
DARRIULAT, Santiago, 217
DAVANT, Alejandro J., 384, 613
DAVID REPETTO, Carlos A., 426
DÁVILA, Hugo E., 361
DÁVILA, Jorge E., 353
DÁVILA, José A., 511, 518, 748
DÁVILA, Julio C., 470
DÁVILA, Ruben, 604
DE ASIS, Carlos, 625
DE BITTENCOURT, Rafael L., 383
DE DEGENER, Marta T., 226
DE LA LLANA, Jorge, 114, 116
DE LA PEÑA, Jesús A., 387
DE LEÓN, Fernando P., 582
DE LEÓN, Luis H., 469, 724, 787, 827
DE LEÓN, Mario W., 427
DE LEÓN, Ruben D., 470
DE LEÓN, Tabaré, 277, 395
DE LOS ÁNGELES, Mario, 374
DE LOS SANTOS, Aitée, 388
DE LOS SANTOS, Carlos S., 807
DE LOS SANTOS, Daniel, 679
DE LOS SANTOS, Gregorio R., 670, 852
DE LOS SANTOS, Héctor, 152, 272
DE LOS SANTOS, Mario R., 688
DE LOS SANTOS, Raúl, 813
DE LOS SANTOS, Sandra, 761
DE MARÍA, Baltasar, 193
DE MEDINA, Alberto, 470, 802
DE MEDINA, Fernando, 470
DE MEDINA, Lorenzo, 100
DE MELLO, Carlos B., 415
DE MELLO, Edwin O., 325
DE MORALES, Ramón,251
DE NAVA, Guillermo, 458, 525, 527, 528
DE OLIVEIRA BELLEZA, Carlos, 509
DE ROGATTIS, Soledad, 699
DE SOSA, Julio M., 139
DE SOUZA, Leo N., 859
DE SOUZA, Néstor, 336
DE TOMAS, Luis E., 260
DEAMBROSIO, Juan Carlos, 138
DEGO, Roberto, 54, 111, 248
DEL CO, Juan J., 337
DEL PINO, Alberto, 501
DEL RÍO, Jonhy A., 856
DELFINO Raymundo A., 352, 418, 437, 457
DELGADO, José E., 193
DELGADO, Tte. Cnel. español, 411
DELLA NAVE, Juan G., 479, 657, 659, 815
DELLPIAZZO, Carlos, 525
DEMATTIAS, Williams, 129
DEMICHELLI, Alberto, 161, 189, 342, 378

DESEVO, Gabriel R., 470
DEUS, Julio, 27, 73
DEUS, Marcelo, 470, 760, 804, 805, 806
DI SERIO, Vicente, 169, 330
DI GIOVANNI, Antolín, 657, 671, 679, 695, 701, 713, 762, 824
DIANA, Marisol, 822
DÍAZ CIBILS, Delfín, 417
DÍAZ ROSELLÓ, Enrique, 162
DÍAZ, Adán E., 605
DÍAZ, Carlos, 794, 803
DÍAZ, Edison A., 393
DÍAZ, Fernando C., 384, 581, 629, 766
DÍAZ, Jorge H., 324
DÍAZ, Julio R., 193, 263, 389, 398, 399, 477, 517, 548
DÍAZ, Luis, 643
DÍAZ, Luisa D., 860
DÍAZ, Luz, 856
DÍAZ, Ricardo, 578
DÍAZ, Ruben D., 392
DÍAZ, Sergio, 304
DÍAZ, Víctor, 806
DÍAZ, William G., 807
DIDIANO, Giuseppe, 464
DIFILIPPO, José, 578
DIGENIO, Ricardo, 562, 761
DIMPERIO, Julio, 143
DINARDI, José, 710
DO MATO, Carlos A., 634, 644
DO NASCIMENTO, Andrés, 755, 824, 857
DOBRICH, Angel, 28
DOBRICH, Juan, 49, 72, 150
DOBRICH, Miguel A., 361, 561, 572, 578, 580, 613, 629, 636, 675, 677, 689, 692, 707, 708, 734, 744, 754, 766, 793, 817, 825, 828, 833
DODD, Thomas,614, 635
DODINO, Víctor M., 137
DODÓ, Gualberto C., 337
DOLL, Yamandú, 384, 679
DOMÍNGUEZ KOCH, Santos, 597, 627
DOMÍNGUEZ, Alejandro O., 426, 584
DOMÍNGUEZ, Carlos E., 569
DONATO, Silvia M. I., 521
DOPAZO, Walter S., 143, 377, 647
DOS SANTOS, César, 615
DOS SANTOS, Gilbert, 562
DOS SANTOS, Luis M., 393
DOS SANTOS, Waldenkolk, 205
DOTTI, Gerardo, 118, 137, 681
DRAGONETTI, Antonio, 227
DRAGONETTI, Pedro, 451
DUARTE, Gustavo, 817
DUARTE, Hugo, 593
DUARTE, Luis, 108, 109, 150
DURÁN, Miguel, 414, 418, 437
DURAND, Pedro B., 634
DURAÑONA, Daniel C., 394
DURAÑONA, Juan R., 44
DURAÑONA, Leopoldo, 111

E

EBORA, Sergio, 704
ECHANDÍA, Abel, 835
ECHEGOYEN, Dr. Martin R., 106, 107
ECHEGOYEN, Enrique F., 152
EDMOND, Poll Van, 406
EGAÑA, Nery, 20, 25 52, 219, 222, 359, 413
EGÜES, Alfredo M., 324
EGUÍA, May. Mario, 118
EIRALE, Carlos A., 312
EL SADAT, Anwar, 413
ELDUAYEN, Martín, 822
ELLIOT, William D., 247
ENCISO, Horacio, 137
EPIFANIO, Clementino, 392
EPPERSON, George P., 72
EREMEF, Ricardo, 402
ERRAZÚRIZ WARD, Máximo, 215
ERRO, Juan B., 65, 73, 138
ESCAYOLA POSE, Carlos S., 383, 562, 578, 580, 675, 692, 708, 715, 742, 754, 791, 793, 803, 825, 828

ESCAYOLA, Carlos S., 43
ESCUDER, Carlos, 114
ESPINO, Rutilio A., 534
ESPINO, Sergio P., 455, 851
ESTABLE, William A., 455
ESTEBAN Pablo, 634, 644, 787
ESTELA, José A., 115
ESTELA, José, 307
ESTÉVEZ, Hugo, 593
ESTÉVEZ, Fabián, 852
ESTRIPPE, Mario, 824
ESTROPINI, Osvaldo, 699
ETCHANDY, Pablo A., 763
ETCHECHURY, Teófilo M., 464, 562, 689, 701, 707, 708, 715, 744, 773, 803
ETCHEVERRÍA, Ricardo, 855
ETCHEVERRY, Hebert M., 73, 125, 395, 499
ETCHEVERRY, María E., 763, 814
ETCHEVERS, Oscar, 27

F

FAGUNDES, Juan, 343
FAGÚNDEZ, Ariel, 43, 321
FAGÚNDEZ, Luis A., 260
FALAGIÁN, Guzmán, 143
FALCO, Amílcar, 225, 226, 227
FALCO, Enrique, 138
FALCO, Gabriel E., 670, 791, 794
FALCO, Juan A., 285
FALCONE, Antonio, 16
FALCONE, Gerardo P., 229, 377, 401, 406
FALERO, Carlos A., 822
FALERO, Sebastian H., 176
FANETTI, Héctor D., 392
FARCIC, Luis, 615
FARÍAS DE REY, María del Carmen, 844
FARÍAS, José L., 393
FARÍAS, Medardo, 74, 98
FARÍAS, Medardo R., 12, 18, 22, 24, 29, 30, 31, 37, 164, 801, 844, 845, 846, 847, 848
FARIELLO, Mario E., 420
FARIÑA, Lorenzo J., 464
FARRÉ, Jesús A., 352, 477
FASANA, Julio, 114, 647
FASANA, Luis N., 271, 422, 473, 607
FAU, Yamandú, 824, 839, 842
FAY, Victor H., 151
FEDRIGOTTI, José M., 43, 222
FEIJÓ, Wilson, 223
FELS, Teodoro, 18, 76, 77
FERIA, Ruben W., 242, 248
FERNÁNDEZ BAÉZ, Pablo D., 688, 759
FERNÁNDEZ CRESPO, Daniel, 146
FERNÁNDEZ FAINGOLD, Hugo, 718
FERNÁNDEZ PARÉS, Juan J., 627
FERNÁNDEZ SEQUEIROS, Ramón, 542, 545
FERNÁNDEZ, Néstor, 615
FERNÁNDEZ, Ángel, 581
FERNÁNDEZ, Artigas Y., 143
FERNÁNDEZ, Carlos, 138
FERNÁNDEZ, Carlos J., 384
FERNÁNDEZ, Carlos W., 562, 580, 581, 613
FERNÁNDEZ, Charles A., 554, 738
FERNÁNDEZ, Daniel A., 554, 658, 744
FERNÁNDEZ, Dardo, 463, 593
FERNÁNDEZ, Diego P., 859
FERNÁNDEZ, Eber J., 807
FERNÁNDEZ, Eduardo, 427
FERNÁNDEZ, Elbio, 383
FERNÁNDEZ, Enrique, 676
FERNÁNDEZ, Ernesto R., 393
FERNÁNDEZ, Jairo, 824
FERNÁNDEZ, Jorge, 604, 615
FERNÁNDEZ, Juan C., 569
FERNÁNDEZ, Luis E., 521
FERNÁNDEZ, Natali B., 860
FERNÁNDEZ, Oscar E., 384
FERNÁNDEZ Oscar, 614, 788
FERNÁNDEZ Rolando C., 143
FERNÁNDEZ, Ruben, 121, 129, 332, 350
FERNÁNDEZ, Walter M., 569
FERNÁNDEZ, Héctor S., 193, 407, 408,

453, 459, 468, 469, 474, 475
FERRADÁS, Julio , 159, 272, 286, 287, 839
FERRADÁS, Roberto A., 143, 258, 374
FERRARI, Antonio, 399, 448, 562, 578, 580, 581, 584, 613, 636
FERRARI, Cecilio, 217
FERRARI, Hugo A., 336, 578, 584
FERRARI, Juan Manuel, 499, 564
FERRÉ, Ariel E., 129, 217
FERREIRA ALDUNATE, Wilson, 475
FERREIRA, Ademar, 569
FERREIRA, Delfa, 452
FERREIRA, Fernando, 820
FERREIRA, Hugo M., 335
FERREIRA, José P., 595
FERREIRA, Juan C., 593
FERREIRA, Marcos D., 763
FERREIRO, Guillermo M., 114, 308, 348, 380, 430
FERRERO, Silvana P., 860
FIANZA, Nelson O., 353
FIGUEIRA, Oscar O., 856
FIGUEIRA, Sergio D., 574
FIGUEREDO DE PIETRA, Amalia, 77
FIGUEROA, Fernando A., 310, 312, 363, 396, 798
FIORELLI, Reynaldo A., 336
FIRPO, Elbio R., 176, 330
FLEBBE, Carlos, 99, 141
FLEITAS, Aníbal L., 176
FLEITAS, Carlos D., 393
FLORES ALVAREZ, Enrique, 505
FLORES, Carlos E., 143
FLORES, Julio C., 856
FODRINI, Miguel A., 463, 599
FOGLESONG, Robert H., 747
FOIS, Marcelo, 824, 841
FONSECA, Ciro A., 464
FONTANOT, Mario, 451
FONTELA, Alejandra, 629, 766
FONTICIELLA, Roberto M., 223, 284
FORTEZA, Luis, 615
FOSTIK, Pedro, 16
FOTTI, Gerardo A., 403
FRAGA, Ary M., 634
FRANCESE, Antonio, 237, 244, 299
FRANCO BAHAMONDE, Ramón, 775, 779
FRANCO, Alvaro A., 391, 562, 567, 578, 581, 635, 675, 677
FRANCO, Eduardo, 121
FRANCO, Enrique, 241
FRANCO, Gonzalo, 647, 670
FRANCO, José L., 455, 802
FRANCO, José, 696
FRANCO, Juan, 544
FRANCHI, Carlos E., 223
FRANCHINI, Juan C., 27, 43, 499
FRANZIA, Fernando A., 393
FRATTA, Renato, 312, 468, 469, 475, 509
FREIRE, Julio, 615
FRESIA, Alfredo, 285
FRIGERIO, Atilio, 18, 105, 189
FRONDIZI, Dr. Arturo, 95
FROS, Alvaro, 403
FROS, Ruben A., 402
FRY, Charles, 330
FUENTES, Carlos, 402
FUENTES, Luis, O., 860
FULLADOSA, José E., 129
FUMAGALLI, Gabriel, 534, 544, 787
FUMERO, Henry J., 415, 508

G

GADEA, Bernabé, 223, 417, 438, 445, 451, 669
GAGGERO, Eduardo D., 291, 331, 597, 669
GAGO, Ariel H., 394
GAILER, Frank L., 49, 72
GALAIN, Pablo R., 605
GALÁN, Miguel, 27, 73
GALARZA, Ricardo, 516
GALARZA, Washington, 73, 124
GALÍNDEZ, Jorge, 704, 824
GALVÁN, Francisco W., 859

GÁLVEZ, Carlos E., 396
GÁLVEZ, Tabaré, 14, 328, 347
GALLO, Fernando, 591
GAMBARINI, Juan C., 16, 549, 681, 845
GANCEDO, Gerardo R., 420
GANCER, Carlos A., 336
GANCIO, Heriberto G., 554, 701, 759, 762, 806, 824, 850, 854
GANDOLFO, William C., 402
GANDULIA, Alberto R., 434
GANICOCHE, Neil, 563, 677, 679, 708, 734, 791, 794, 825
GANSER, Carlos A.,
GARAT, Carlos, 584
GARATEGUY, Luis, 643
GARAY, Víctor,615
GARCÍA CAPURRO, Federico, 278
GARCÍA COSTA, Guillermo, 552
GARCÍA CUERVA, Brig. Carlos, 77
GARCÍA FILGUEIRAS, Leonardo, 277
GARCÍA MONASTERIO, Carlos, 304
GARCÍA PEREYRA, Fernando G., 454
GARCÍA, Alberto A., 392
GARCÍA, Alberto L., 17, 200, 570, 774
GARCÍA, Alberto, 324, 477
GARCÍA, Alfredo E., 434
GARCÍA, Antonio, 477
GARCÍA, Cecilia, 699
GARCÍA, Dumas, 259
GARCÍA, Ernesto, 678, 707, 708, 713, 715, 734, 742, 774, 791, 794
GARCÍA, Gabriel A., 382
GARCÍA, Gabriel B., 427
GARCÍA, Gabriel, 384
GARCÍA, Gerardo M.,114, 217
GARCÍA, Hernaldo, 260, 334, 398, 399, 457, 514
GARCÍA, José B., 75
GARCÍA, José R., 242
GARCÍA, José, 282
GARCÍA, Juan S., 569, 856
GARCÍA, Luis, 16
GARCÍA, Mario A., 217
GARCÍA, Marisel, 699
GARCÍA, Maximiliano R., 822
GARCÍA, Pablo M., 434, 515
GARCÍA, Raúl A., 712
GARCÍA, Raúl L., 403
GARCÍA, Ricardo H., 454, 703, 782
GARCÍA, Robert, 693, 701, 708, 742, 754, 825
GARCÍA, Saúl A., 671
GARCÍA, Walter A., 336
GARÍN, Victor, 166
GAROFALI, Alvaro, 605, 606, 780
GARRIDO, Juan C., 634, 761, 781, 784, 815
GARRIDO, Nelson, 99
GARZÓN, Juan, 593
GASTAMBIDE, Eduardo F., 362
GATTO, Daniel A., 229, 401, 406
GAUDÍN, Dr. Raúl, 95, 97
GAUNA, Enrique C., 463
GAUTO, Mario J., 361
GELSI BIDART, Adolfo, 552
GEMELLI, Fabián, 470, 792
GENTA, Edgardo U., 274, 382, 383
GESTIDO PAZ, Alvaro, 336, 561, 567, 578, 580, 581, 584, 613, 629, 713, 766
GESTIDO, Alvaro G., 470, 728
GESTIDO, Eduardo, 100, 288
GESTIDO, Jorge, 429
GESTIDO, Oscar D., 12, 18, 31, 39, 146, 161, 162, 171, 189, 198, 204, 736, 845
GHIORSI, Andrés A., 670, 824, 841, 857
GHIORSI, Walter W., 260, 404, 717, 724, 725, 745, 828, 830
GIACOIA, Miguel A., 688, 787
GIAMBIAGGI, Wilson E., 434
GIANARELLI, Walter, 53
GIANNATTASIO, Luis, 162
GIANOLA, Milton, 625
GIL NIETO, Héctor H., 643, 644
GIMÉNEZ, Nelson, 604
GIMÉNEZ, Wilson, 856

GIORELLO, Aparicio, 604
GODOY, Carlos, 615
GODOY, Juan, 593
GÓMEZ FYNN, Fernando, 396
GÓMEZ NESSE, Ruben M., 193
GÓMEZ, Carlos H., 324
GÓMEZ, Clorides W., 242
GÓMEZ, Humberto T., 14, 73
GÓMEZ, Jorge A., 392, 562, 578, 584, 629, 636, 766
GÓMEZ, Miguel A., 595
GÓMEZ, Rafael, 352
GÓMEZ, Ruben J., 242, 411
GÓMEZ, Rubens D., 426, 815, 852
GÓMEZ, Walter S, 262
GÓMEZ, Wilson H., 392
GONÇÁLVEZ, Antonio D., 193, 395, 536
GONZÁLEZ BATISTA, Américo, 218, 248
GONZÁLEZ CONZI, Efraín, 161, 189, 214, 378
GONZÁLEZ RISSOTTO, Rodolfo, 610, 635
GONZÁLEZ SIRI, Shandelaio A., 688
GONZÁLEZ, Alvaro F., 361, 592, 657, 659, 671, 676, 679, 685, 695, 702, 718, 727, 734, 794
GONZÁLEZ, Anastasio, 615
GONZÁLEZ, Andrés, 670, 788
GONZÁLEZ, Antonio F., 511
GONZÁLEZ, Aurelio S., 856
GONZÁLEZ, Carlos G., 470, 604
GONZÁLEZ, Carlos I., 392, 829
GONZÁLEZ, Carlos M., 259, 308, 404
GONZÁLEZ, Daniel W., 402
GONZÁLEZ, Diana, 699
GONZÁLEZ, Fernando, 411
GONZÁLEZ, Fredy A., 511
GONZÁLEZ, Gabriel, 704
GONZÁLEZ, Germán E., 479, 710, 815
GONZÁLEZ, Gustavo A., 384
GONZÁLEZ, Gustavo R., 860
GONZÁLEZ, Hugo C., 324
GONZÁLEZ, Javier G., 582
GONZÁLEZ, Jorge, 803
GONZÁLEZ, José E., 176, 320
GONZÁLEZ, Juan, 111, 112
GONZÁLEZ, Juan C., 185
GONZÁLEZ, Julio, 563
GONZÁLEZ, Luis, 418, 437
GONZÁLEZ, Luis, 787
GONZÁLEZ, Luis, 824
GONZÁLEZ, Ramírez, 123, 240, 245, 611
GONZÁLEZ, Raúl, 855
GONZÁLEZ, Richard H., 634, 856
GONZÁLEZ, Sergio, 426, 599, 643, 726, 760, 804, 805, 806
GONZÁLEZ, Shandelaio, 176, 404, 606
GONZÁLEZ, Victor H., 143
GONZÁLEZ, Walter, 14
GOÑI, Guillermo D., 712, 804
GOYENECHE, Leonardo, 392, 432
GRAFFIGNA, Omar D., 413
GRASSO, Rolando, 336
GRAVIZ, José A., 115, 231
GREEN, Ismael G., 129, 310
GREEP, Christian, 401
GREISING, Osvaldo, 454
GRENNO, Carlos A., 285
GREZZI, Carlos A., 121, 123, 314
GRISOLIA, Héctor D., 361
GRISOLIA, José A., 114
GRISOLIA, Raúl M., 353
GROTIUZ, M., 803
GUALCO, Alberto, 227
GUANCO, Rodolfo, 780, 856
GUARTECHE, Carlos, 343
GUARTECHE, Domingo, 343
GUARTECHEA, Ángel, 515
GUASCH, Marcel, 242, 390, 398
GUEDES, Arturo, 312
GUEDES, Wilfredo, 376, 822
GUELLA, César A., 152
GUERRA, Basilio J., 240
GUERRA, Wilfredo B., 205
GUEVARA, Edimer J., 393
GUICHÓN, Leonardo, 674, 827
GUIDO, Renato, 534, 544, 748, 796, 819
GUILLÉN, Ariel, 634
GUIMARAENS, Florentino, 70

GUIMARAENS, Nelson E., 427
GURBINDO, Guillermo, 534, 802
GURBINDO, Mario, 143
GUTIÉRREZ, Alexis, 325
GUTIÉRREZ, Gualdemar G., 454, 856
GUTIÉRREZ, Julio, 114
GUTIÉRREZ, Robert M., 670
GUZMÁN, Víctor, 151, 752

H

HAEDO, Eduardo V., 116
HAMANN, Bruno, 125
HARDING, Peter, 532
HARRISON, Esc. Faustino, 136
HASTINGS, Ricardo E., 392
HAYNS, Wilheim, 401
HEBER, Luis A., 584
HEGUY, Benito, 562
HEGUY, José R., 74, 161, 163
HEIMANN, Leopoldo, 167
HERMIDA, Robert, 856
HENRY, Gabriel, 712, 759, 819
HEREDIA, Isidro, 343, 345
HERMIDA, Robert, 554
HERNÁNDEZ, Ángel, 74, 201, 259, 306, 335, 592, 686, 719, 724
HERNÁNDEZ, Carlos, 227
HERNÁNDEZ, Gonzalo G., 415
HERNÁNDEZ, Guillermo G., 521, 710, 816
HERNÁNDEZ, Gustavo, 679
HERNÁNDEZ, Herminio, 247
HERNÁNDEZ, Honorio, 307
HERNÁNDEZ, José D., 383
HERNÁNDEZ, Juan F., 16
HERNÁNDEZ, Juan P., 647, 670, 695, 702, 755, 807, 852
HERNÁNDEZ, Marrei, 13, 94
HERNÁNDEZ, Ruben, 226, 227
HERNÁNDEZ, Santiago G., 859
HERNÁNDEZ, Víctor, 701, 715, 754, 791, 829
HERRERA, Ricardo, 593
HERTER, Diether, 595
HIERRO LÓPEZ, Luis, 352, 783
HIRIGOYEN, Edgardo Y., 434
HOLSTE, Max, 322
HOOD, Reuben C., 15
HOOKER, Gary, 530
HORBAL, José A., 534
HORNOS, Roberto, 336, 432
HUGUET, Nelson J., 151
HUINO, Alberto, 227

I

IBÁÑEZ, Ricardo I., 856
IBARRA, Carlos, 625, 636, 701, 708, 713, 715, 739, 744, 754, 773, 792, 817, 829
IBARRA, José Luis, 76, 161, 204, 214
IFRÁN, Néstor, 16, 88
IGARZÁBAL, Jorge, 409, 425
IGENES, Hugo P., 277, 319
IGLESIAS, Aníbal, 100, 187
IGLESIAS, Antonio, 123
IGLESIAS, Carlos M., 454, 581, 679, 716, 728
IGLESIAS, Carlos, 604
IGLESIAS, Enrique, 458, 468
IGLESIAS, Jesús J., 392
IGLESIAS, Juan M., 634
IGLESIAS, Pedro O., 17, 36, 106, 122, 123, 170
IGUINI, Gregorio C., 362
IHLENFELD, Alfredo R., 384, 398, 495, 562, 572, 580, 582, 625
IHLENFELD, Arnoldo G., 312
IMBERT, Gustavo, 761, 824
IRABUENA, Gonzálo, 361
IRABUENA, Martín A., 415, 676
IRAZÁBAL, Ramón, 15, 570
IRIARTE, Hugo, 407
IRMAN, Georges, 193
IRRAZÁBAL, Miguel A., 426, 573
ISLAS, Mario S., 426, 614

ISLAS, Roderick R., 741
ITTÉ, Hebert, 89, 110
ITURRALDE, Alberto E., 427
ITURRIA, Raúl, 528, 638, 641, 668, 685, 688, 701

J

JACKSON, Eduardo, 361, 540
JACKSON, Hugo M., 402, 476, 515, 528, 614
JACKSON, Jorge W., 392, 584, 592, 599, 601, 727, 840
JACKSON, Ruben, 124
JACKSON, Wilder, 108, 228, 237, 272, 288, 306, 318, 419, 461, 507, 565, 595
JAIMEZ, PATRICK S., 741, 806, 839
JAMES, William,
JAUME, Andrés, 384
JAUME, José P., 283, 304, 307, 373
JIAN, Chiau Jin, 396
JORGE, Juan Carlos, 61, 86, 99, 106, 189, 272, 406, 498, 595
JOUBANOBA, Ricardo, 393
JOYA, Juan M.,521, 815
JUAN Pablo II, 506
JUANI, Nelson G., 352, 398, 412
JUÁREZ, Rolando, 454, 763, 764
JULIÁ, José A., 531
JUNCAL, Diego, 554, 702, 795, 796, 797

K

KAHRS, Cliver E., 384
KARBUSKI, Juan U., 427, 562
KERN, Williar J., 247
KEUCHKARIAN, Eduardo E., 392, 612
KLASSANOFF, Rangel H., 574, 667
KOSTER, Gustavo U., 325
KRAUSE, Julio C., 77
KRIKALEV, Sergei, 669
KUSTER, Rodolfo B., 352

L

LA BUONORA, Alfredo B., 260
LA LUZ, Hugo C., 393
LA PAZ, Fernando A., 647, 744, 803
LA PAZ, JORGE, 738
LA PORTA, Luis A., 340
LABORDA, Jesús, 824
LACALLE, Luis Alberto, 516, 522, 525, 527, 528, 532, 543, 552, 572, 584, 596, 627, 635, 651
LACLAU, Jorge, 856
LAFFITE, Eduardo, 162
LAGOMARSINO, Roberto A., 383, 660
LAGROTTA, Elida Aída, 434
LAGROTTA, Miguel 50, 72
LAGURARA, Dante, 27, 145, 279, 286, 287, 839
LAMAS, Fernando J., 352
LAMBOGLIA, Duilio, 417, 452
LAMBRUSCHINI, Alba E., 434
LAMBRUSCHINI, Marcelo H., 469, 742, 754, 791, 825, 829
LAMELA, Alfredo, 26, 47
LAMPARIELLO, Pablo L., 426, 792
LANDARÍN, Jorge E., 807
LANGONE, Sebastián, 688, 783, 796, 819
LAPAITIS, Eduardo M., 741
LAPORTA, Remo, 61, 87, 88, 98, 113, 120, 123, 141, 174, 186, 187, 198, 199, 406, 498, 570, 683, 687, 698, 699, 864
LAPROVÍTERA, Alfredo P., 415
LARA, Luis L., 534
LARGHER, Ricardo, 498, 516, 650
LARRAÑAGA, Gastón, 138
LARRE BORGES, Rivera, 842
LARRE BORGES, Tydeo, 18, 68, 76, 161, 189, 214, 378, 416, 451, 452, 626, 664, 719, 800, 842
LARRE BORGES, Uruguay, 842
LARRIERA, Rodrigo M., 688
LARRIERA, Washington G., 43
LARROSA, Edinson, 593

LARROSA, José I., 670
LARROSA, Julio M., 27, 36
LARROSA, Marcelo F., 554
LATASTE, José M., 353
LATORRE, Raúl J., 312
LATORRE, Roberto A., 434
LAUDICIO, Diego H., 859
LAULHÉ, Guillermo, 340
LAWLOR, Guillermo A., 353, 395
LAZO, Miguel, 122
LEAL, Andrés O., 670, 759, 774, 824
LEAL, Diego M., 860
LEGUÍSAMO, Rodolfo P., 242, 404
LEIGH GUZMÁN, Gustavo, 304
LEIRA, Roberto C., 122, 343
LEITES, Luis, 343
LEIVAS, José, 835
LEMME, Ricardo T., 325
LEMOS, Víctor, 615
LENCINA, Donato D, 464
LEONI, G., 791
LEONI, Gabriel E., 470, 754, 787
LEONI, Roberto M., 415, 738
LEPERE, Eduardo, 151, 289, 395
LEPRE, Sergio R., 393
LEYTÓN, Jorge A., 407
LEZCANO, Diego N., 860
LIBBY, Millard P., 147
LIENDO, Atilio, 402
LIMA, Fred A., 671
LIMA, José F., 822
LIMA, José L., 324, 395
LIMA, Juan D., 240
LIMA, Pablo A., 860
LIMA, Selso R., 260, 414
LIORET, Néstor F., 470
LODEIRO, Walter, 479, 787, 803
LOMBARD, Gabriel, 593
LOMBARDI, Francisco, 227
LOMBART, Luis, 343
LONG, Robert, 226
LONGO, Washington M., 393, 587
LÓPEZ BLANQUET, Juan, 47
LÓPEZ, Alejandro A., 285, 330
LÓPEZ, Andrés, 402
LÓPEZ, Aníbal W., 47, 168
LÓPEZ, Carlos A., 205
LÓPEZ, Carlos M., 403
LÓPEZ, Eduardo O., 324
LÓPEZ, Eduardo S., 393
LÓPEZ, Emilio C., 426
LÓPEZ, José, 458
LÓPEZ, Martín R., 634, 644, 709, 792
LÓPEZ, N., 570
LÓPEZ, Oscar, 604
LÓPEZ, Robert, 604
LÓPEZ, Rogelio E., 16
LÓPEZ, Saúl A., 176
LÓPEZ, Víctor F., 670, 803
LÓPEZ, W., 320
LORENZE, Marcelo A., 712
LOUREIRO, Alvaro G., 479
LOUREIRO, Julio C., 138, 199, 233, 422, 429, 507, 510, 522, 523, 524, 525, 529, 565
LUCAS, William L., 741
LUEDEKE, Gustavo, 703, 704
LUJÁN, Oscar, 544
LUMILLO, Juber, 336
LUMILLO, Oscar E., 260, 354
LUONGO, Héctor D., 415, 643
LUPINACCI, José C., 353, 514
LUSSICH, Enrique, 682
LUZARDO, Alexis, 718
LUZARDO, Alis, 593, 824
LUZARDO, Juan C., 415
LUZURIAGA, Alcides, 285, 798
LUZURIAGA, Alcides (h), 618
LUZURIAGA, Andrea, 763
LLAMBÍ, Gustavo, 563, 709, 716, 742, 803, 817, 829
LLANES, Magdalena, 584, 678, 739

M

MACCIÓ, Carlos S., 415
MACE, Ing. Jean, 19

MACEACHEN, Jorge E., 129
MACHADO, Anthony M., 464, 804, 805
MACHADO, Fredy D., 393
MACHADO, Gerardo, 515
MACHADO, Julián, 259
MACHADO, Olavo D., 426, 476, 515, 651
MACHADO, Oscar M., 143
MACHADO, Walther, 47, 57, 108, 109, 166, 317, 359, 397, 504
MACHICOTE, Juan J., 324
MACHÍN, Ismael, 417
MAGGI, José, 595
MAGNONE, Julio, 328
MAGNONI, Roberto, 124
MAGRINI, Miguel A., 464, 592
MAILHE, Raúl W., 384
MAISONAVE, Ana,
MALÁN, Walter, 73
MALAQUÍN, José P., 193, 250, 380, 411, 594, 595, 638, 657, 692, 712, 714, 715, 718, 719, 721, 728, 734, 739, 747, 748, 749, 754, 776, 783, 786, 788, 793, 810, 811, 812, 814, 817, 818, 821, 824, 826, 828, 838, 842, 843, 844, 855, 857, 858
MALAQUÍN, William D., 434
MALATÉS, Werner A., 65, 89, 138, 240, 245, 411, 522, 523, 548, 578, 595, 611, 647
MALDEZ, César H., 250, 350
MALDONADO, Alcides E., 353
MALDONADO, Julio C., 689
MALET, Armando, 299
MALGOR, Walter M., 634, 644, 827
MALTESE, Nicolo C., 352, 398
MANDL, Hugo D., 434
MANGARELLI, Angel, 16
MANSILLA, O., 570
MANTA, José L., 647
MANTERO, Nicolás, 16
MANZZINI, Julio, 399
MARCENARO, Domingo, 47
MARCOS, Luis, 43
MARCHAND, Carlos A., 426, 856
MARCHESANO, Daniel U., 336, 374
MARENALES, Jorge L., 392
MARENALES, Luis, 91
MARENCO, Hugo E., 454, 760, 805
MARFETÁN, Enrique M., 143
MARFURT, Oscar J., 393
MARI, Carlos, 138
MARICHAL, Enri, 701, 744, 759, 774
MARIÑO, Silverio, 343
MARKUSSEN, Ramón, 592
MÁRMOL, Néstor H., 463, 569
MÁRQUEZ DE LAPAITIS, Erme,
MÁRQUEZ, Alberto C., 451
MÁRQUEZ, Bolívar, 308
MÁRQUEZ DE LAPAITIS, Erme, 226
MÁRQUEZ, Julio, 738
MÁRQUEZ, Ruben, 595
MÁRQUEZ, Sergio D., 521, 752, 840
MARROCHE, Washington, 138, 565
MARSET, Juan P., 285, 547, 573, 579, 596, 751
MARSET, Raúl J., 362
MARSIGLIA, Diego A., 534, 686, 701, 713, 807, 818, 824
MARTELUNA, Exaltación, 398, 544, 643
MARTÍ, José M., 361
MARTÍNEZ ALDACOR, Julio C., 389
MARTÍNEZ HUELMO, Rúben, 640
MARTÍNEZ LEVAGGI, Jorge M., 73, 111, 342
MARTÍNEZ, Adriana, 699
MARTÍNEZ, Alexis B., 361
MARTÍNEZ, Carlos A., 396, 427
MARTÍNEZ, César, 302, 303
MARTÍNEZ, Clay, 856
MARTÍNEZ, Ernesto I., 312, 404, 709
MARTÍNEZ, Fabián, 807
MARTÍNEZ, Gabriel F., 856
MARTÍNEZ, Gabriel, 463
MARTÍNEZ, Héctor M., 353, 407
MARTÍNEZ, Jorge, 27
MARTÍNEZ, José C., 808
MARTÍNEZ, Juan C., 143

MARTÍNEZ, Julio C., 426
MARTÍNEZ, L., 570
MARTÍNEZ, Luciano M., 456
MARTÍNEZ, María Bernabé, 168
MARTÍNEZ, Mario G., 427
MARTÍNEZ, Miguel A., 415, 515, 703
MARTÍNEZ, Miguel, 562, 572, 578, 581, 582, 613, 625, 624, 689, 693, 708, 715, 754, 766, 792
MARTÍNEZ, Nirio D., 764
MARTÍNEZ, Oscar, 705
MARTÍNEZ, Pablo J., 402
MARTÍNEZ, Pablo, 403
MARTÍNEZ, Prombo, 285
MARTÍNEZ, Ramón, 99, 107
MARTÍNEZ, Ramón S., 152, 286, 839
MARTÍNEZ, Tomás J., 454
MARTÍNEZ, Walter A., 383, 495, 496, 515, 637
MARTÍNEZ, Walter J., 129, 217
MARTÍNEZ, Walter J.,
MARTÍNEZ, Washington R., 391, 840
MARTINS CAPISTRANO, Dr. Francisco,
MARTINS, Daniel H., 610
MARURI, Juan, 20, 25, 40, 49, 417, 499, 501, 503, 620, 627, 683, 719, 724, 725, 778, 842
MASO, Ruben J., 393
MASOLLU, Ricardo, 374
MASSA AMIJO, Jorge, 304
MASTANDREA, Antonio J., 352, 581, 587
MATO, Roberto E., 67
MATONTI, Ignacio, 822
MATTOS, Francisco B., 223
MATTOS, Gustavo R., 712
MAUBRIGADES, Jorge W., 763
MAURENTE, Fernando L., 426, 573,
MAURENTE, Gerardo, 108
MAURENTE, Gerardo L., 285, 329
MAURER, Roberto, 225
MAUTONE, Eduardo, 392
MAY, Andrés R., 583
MAYO, José E., 151, 657, 661, 746, 820, 821
MAYORAL, Fernando, 403
MAZZARINO, Andrea, 787
MAZZETTI, José M., 70, 213, 309, 337
MAZZILLI, Francisco P., 385
MAZZUCCHELLI, Eduardo, 415, 476
MCINTOSH, Dempster, 24
MEANA, Javier, 402
MEDEIRO, Alejandro D., 554, 787
MEDEROS, Eduardo J., 574
MEDEROS, Juan J., 569
MEDINA, Hugo M., 523, 650
MEDINA, José M., 463, 661, 702
MEDINA, Líber M., 384
MEDINA, Luis H., 43, 222
MELOGNIO, Gerardo, 604
MELLA, José A., 74, 240, 245, 272, 288
MELLO, Marcos E., 646
MENAFRA DE BATLLE, Mercedes, 354, 785
MENCK FREIRE, C., 618
MÉNDEZ, Daniel E., 470
MÉNDEZ, Eduardo, 824
MÉNDEZ, Jorge M.R., 167, 389, 399, 448, 457
MÉNDEZ, Juan José, 554, 759, 762, 852
MÉNDEZ, Olinto, 250
MENDOZA, Kenneth W., 392
MENÉNDEZ, Edgardo R., 285, 378, 495, 496, 515
MENESES, Sergio R., 384
MENESES, Víctor Hugo, 660
MENONI, Noredín, 328
MERCADER, Antonio, 635
MERCADER, Carlos, 57, 68, 72, 89, 91, 107, 110, 620, 627, 779, 859
MERCAPÍDEZ, Jorge D., 420
MEREGALLI, Jaime, 22, 23, 36, 70, 135, 328, 333, 347, 359, 417, 591
METRE, Alejandro G., 763
MEYER, Gerardo F., 426
MEYER, Roberto, 47, 57, 108, 109, 306, 319, 413
MEYERHEIM, Fabio F., 404
MICALE, Danilo E., 63

MICHELE, Oscar, 705
MIELNICZUK, Néstor, 149
MIERES, Néstor G., 420
MIGUEL KOCZWAR, Fernando, 859
MIGUELEZ, David F., 582
MÍGUEZ, Ariel R., 205
MIGUEZ, Oscar Y., 40
MILÁN, Ignacio G., 634
MILANS, Rafael J., 85
MILOVIDOV, Andrés, 223, 381
MILLER, Rúben E., 420
MINOTTI, Ruben, 615
MIÑOS, Walter, 126, 136, 173, 222, 237, 501, 597, 792, 851, 858
MIRAGLIA, Yamandú D., 392
MIRANDA, Asdrúbal, 112, 499, 794, 795
MIRANDA, Ricardo M., 167
MIRANDE, Sergio J., 393
MITTERLING, Cnel. USAF., 170
MODERNELL, Sdo., 40
MOLDES, Manuel, 777
MOLINA, Arley, 333
MOLINA, Fernando A., 856
MOLINA, Víctor A., 741
MOLINELLI, Eduardo, 780
MOLINELLI, Humberto, 217, 240
MOLINS, José L., 277
MOLINS, Pablo, 124
MOLL, Dagoberto, 641
MONTAGNE, Beethoven P., 36, 43, 48
MONTANI, Luis A., 464
MONTANO, Luis R., 405
MONTAUTTI, Eduardo, 382
MONTENEGRO, Enrique O., 285, 461
MONTENEGRO, Ruben Mario, 702, 704, 718
MONTERO PÉREZ , Alfonso, 161, 214
MONTERO, Fernando, 392
MONTERO, Pablo D., 670, 760, 804, 805
MONTES DE OCA, Gustavo, 581, 588, 657, 671, 679, 685, 713, 718, 762, 781, 784, 807
MONTESANO, Carlos M., 201, 325
MONZÓN, Walter H., 856
MORA, Jorge E., 242, 724
MORA, Raúl, 788
MORAES, Carlos R., 129
MORALES, Carlos A., 396, 427
MORALES, Fabián, 604
MORALES, Gustavo W., 454
MORALES, Sergio, 822
MORALES, Washington L., 361
MORÁN, Ángel Y., 324
MORANDI, Hugo, 73, 75
MORASSI, Carlos A., 361
MOREIRA, Baltasar J., 384
MOREIRA, Conrado J., 384
MOREIRA, Enrique A., 392
MOREIRA, Ernesto, 738
MOREIRA, Esbelt M., 343, 574, 643
MOREIRA, Hugo F., 479, 674, 678, 707, 734, 793, 803
MOREIRA, José, 240, 377
MORENCIO, Fernando A., 741
MORENO, Andrés, 70, 121
MORENO, Marcelo, 856
MORENO, Roberto J., 361
MORRA, Carlos, 604
MORRIS, Richard T., 247
MORRONE, Vicentino, 415
MOTTA, Carlos D., 856
MOYANO, Néstor, 562
MOZZO, José, 593
MUNCH, Wilson, 582, 807
MUNIZ, Juan A., 569
MUÑOA, Carlos, 122, 145, 217, 379, 430
MUÑOZ Alberto F., 151
MUÑOZ, Deryl S., 521
MUÑOZ, Elbio, 100
MUÑOZ, Mario D., 193, 412
MURGUÍA, Carlos E., 353
MURIALDO, Atalivar, 285
MUSSIO DE PARODI, Amalia, 227
MUSSO, Julio C., 335
MUSTO, Mario S., 312
MUSTO, Oscar M., 94

MUTTER, Armando M., 226

N

NALBADIAN, Raquel, 145
NAPPIER, Wimberly, 76
NARDONE, Benito, 116
NASSUTTI, Enrique, 100
NATALE, Claudia, 689, 701, 739
NAVA, Raúl R., 426, 509
NAVAJAS, Mariano A., 17, 213
NAYA, José, 477
NEVES, Jorge, 842
NICOLINI, Pedro, 167, 351, 395
NIEMAN, Ariel, 260, 354
NIERES, Julio E., 592
NIEVES, Manuel F., 403, 709
NISIVOCCIA, Arturo, 353, 409
NOBLE, Edwin M., 63, 208, 259
NOBLE, Gabriel, 464, 851
NOGUEIRA, Mario B., 423
NORIA, Sergio D., 325, 407
NOVA, Ramón, 605
NOVEGIL, José F., 336, 423
NUNES, Cícero A., 352
NÚÑEZ, Ery, 403
NÚÑEZ, Fabio, 738
NÚÑEZ, Félix, 781
NÚÑEZ, Jesús, 604
NÚÑEZ, Jorge, 353, 399
NÚÑEZ, Luis, 816
NÚÑEZ, Miguel A., 392
NÚÑEZ, Osvaldo, 383
NÚÑEZ, Sergio, 562

O

OBERTI, Juan B., 499
OCAMPO, Hugo, 754, 787
OCAMPO, Juan C., 741
ODELLA, Pablo A., 763
ODELLA, Washington, 324
ODINI, José T., 361, 643
OIS, Martín, 704
OLANO, José M., 16
OLGUÍN, Celia, 629, 678, 679, 689, 693, 766
OLGUÍN, Marcelo, 307
OLIVA, Alejandro M., 860
OLIVERA SANJURJO, Antonio, 307
OLIVERA, Cipriano, 107, 117
OLIVERA, Eduardo, 193
OLIVERA, José, 593
OLIVERA, Juan P., 712, 856
OLIVERA, Julio, 370, 813
OLIVERA, Leonardo, 402
OLIVERA, Luis, 593
OLIVERA, Máximo, 807
OLIVERA, Miguel A., 129
OLIVERA, Miguel M., 712
OLIVERA, Nebio, 312
OLIVERI, Diego, 411
OLMEDO, Adolfo, 856
OLMEDO, Carlos, 343
OLMEDO, Daniel, 324, 457, 561, 571, 578, 580, 581, 583, 613, 625, 635, 708, 713, 739, 791
OLMOS, Alejandro J., 554
OLSEN BÖJE, Erling,193
ONDERWATER, Fried, 245
ORDEN, Enrique, 227
ORELLANA, Marcelo R., 670
ORIQUE, Rafael L., 27, 69, 465, 522, 529, 573, 611, 612, 647
ORONÁ, Eduardo, 308
ORONÁ, Pedro, 562
ORONOZ, Oscar H., 92
ORREGO, John W., 859
ORTIZ, Federico G., 108
ORTIZ, Goy, 27, 139, 154
ORTIZ, Héctor, 614
ORTIZ, Hernán E., 688
ORTIZ, José, 615
ORTIZ, Víctor J., 392
OSABA, Amílcar N., 14, 73, 381
OTERO, Armando, 205, 258

OTERO, Joel L., 114
OTERO, Leandro J., 44
OTERO, Leopoldo, 138
OTERO, Luis H., 143, 468
OTTE, Mario R., 434
OTTONELLO, Daniel, 392
OUTEIRO, Heber,
OVANDO CARVALLO, Carlos A., 721, 839
OVIEDO, Julio C., 569

P

PACHE, Carlos P., 125, 201, 246, 305, 320, 321, 360, 386, 429, 465, 517, 522, 525, 526, 527, 533, 542, 543, 545, 552, 566, 568, 570, 572, 573, 574, 575, 578, 584, 588, 594, 596, 597, 603, 610, 612, 647, 723
PACHECO ARECO, Jorge, 204, 221, 237, 238, 262
PÁEZ, Hugo R., 277
PAGANINI, Ariel, 143
PAGOLA, Carlos, 586
PAIS, Juan C., 352
PAIS, Ramón L., 415, 815, 852
PAIVA, Eduardo J., 574, 856
PALADINI, Dante,21, 118, 119, 222, 249, 302, 315, 327, 356, 373, 379, 504
PALADINI, Víctor S., 427
PALERMO, Carlos A., 352
PALERMO, Carlos F., 63
PALERMO, José E., 511, 518, 709
PALLAS, Athos R., 205, 405, 428, 447, 448, 536
PALLER, Rolando E., 193, 248
PAMPILLÓN, Hebert R., 73, 279, 309, 335, 363, 385, 407, 504
PAOLINO, Alvaro R., 403
PARADA, Igor A., 634
PARALLADA, Tte.2° Mario W., 18
PARAPAR, Raúl, 563, 581, 582, 635, 675, 677, 693, 701, 734, 739, 744, 791, 803, 817, 829
PARDO DE IRIONDO, Marcelo, 647
PAREDES, Luis M., 229, 250, 289
PARENTINI, Hugo B., 100, 240, 245, 250, 329, 381, 395
PARENTINI, Hugo I., 479, 693, 701, 708, 791, 803, 817, 827, 829
PARODI, Antonio, 76
PARRADO, Fernando, 290
PASCALE, Clemente A., 176, 322, 380, 445
PASCALE, María, 761
PASCUAL, Carlos, 203, 226
PASQUALLI, Elio D., 856
PASTORINO, Hugo F., 393
PASTROVICCHIO, Eraldo S., 554
PATRÓN, Claudio D., 393
PAULA, José H., 856
PAVÓN, G.L., 411
PAZ, María L., 699
PAZOS, Alejandro, 688
PECHI, Walter, 569
PEDECERT, Ricardo M., 384
PEDEMONTE, Juan Carlos, 498, 505
PEDRAGOSA, Jorge, 129, 647
PELACCHI, Eduardo M., 392, 716
PENA, Carlos E., 324
PENEN, Alvaro F., 741
PEÑA, Humberto, 470, 708, 822
PEÑA, José María, 71
PEÑA, William, 738
PEÑALVER, Roger D., 393, 592
PEÓN, Alejandro E., 403
PERALTA, Beresmundo, 227
PERALTA, Hugo, 343, 351
PERALTA, Julio C., 822
PERAZA, Jenny, 806
PERDIGÓN, Pedro, 850
PERDOMO, Héctor, 604
PEREIRA NETTO, Francisco C.,
PEREIRA, Alvaro F., 582, 685, 806
PEREIRA, Clerio, 593
PEREIRA, Guillermo, 604
PEREIRA, Jorge, 293
PEREIRA, José, 227

PEREIRA, Juan A., 54
PEREIRA, Juan C., 593
PEREIRA, Julio, 310
PEREIRA, Klevert T., 383
PEREIRA, Lourdes H., 807, 856
PEREIRA, Miguel A., 470
PEREIRA, Miguel, 604
PEREIRA, Milton L., 434, 573
PEREIRA, Nery, 272, 374
PEREIRA, Néstor Ulises, 678, 701, 713, 762, 790, 806, 824
PEREIRA, Orosmán, 250
PEREIRA, Roberto D., 434, 710
PEREIRA, Walter, 398
PEREYRA, Adolfo Y., 193, 310, 363, 428, 448, 548
PEREYRA, Juan A., 688, 804, 805, 806
PEREYRA, Rodolfo D., 479, 705, 726, 760, 804, 805, 806, 811
PÉREZ CALDAS, José, 17, 125, 213, 216, 244, 281, 288, 302, 305, 315, 321, 504
PÉREZ CALVO, José E., 361
PÉREZ CAPÓ, Oscar A., 479
PÉREZ FARALDO, Alvaro, 534, 544
PÉREZ FONTANA, Hispano, 136
PÉREZ ORDÓÑEZ, Luis M., 434
PÉREZ RAMOS, Fredy, 336
PÉREZ, Ángel A., 336
PÉREZ, Ángel, 593, 604
PÉREZ, Ariel, 121, 122
PÉREZ, Daniel A., 415
PÉREZ, Daniel R., 427
PÉREZ, Darío S., 763
PÉREZ, Fernando A., 593
PÉREZ, Francisco, 344
PÉREZ, Gustavo, 574
PÉREZ, Horacio P., 325
PÉREZ, Hugo, 705
PÉREZ, Jorge R., 394
PÉREZ, José A., 384
PÉREZ, Juan F., 463
PÉREZ, Juan, 591
PÉREZ, Julio, 591
PÉREZ, Júpiter, 14, 47, 57, 109, 347
PÉREZ, Luis A., 403
PÉREZ, Luis M., 415
PÉREZ, Oscar, 54
PÉREZ, Roberto D., 647, 670
PÉREZ, Rómulo, 16
PÉREZ, Walter D., 647, 670, 678, 744, 755, 759, 806
PÉREZ, Wellington, 345
PERÓN, Juan Domingo, 40, 221
PERRONE, Yamandú S.,420, 680
PESCI, Oscar, 728
PIACENZA, César A., 46, 71, 259, 417
PIACENZA, Guillermo, 227
PIASTRE, José L., 115, 277
PICERNO, Aldo, 193
PICÓN, Alberto J., 392
PICOS, Gonzalo, 859
PIERUCCIONI, Nelson B., 285, 395
PILÓN, Marcelo, 634, 644
PIMIENTA, Juan R., 16
PIMIENTA, Néstor, 193, 374
PINCHAK, Angela, 699
PINO, Bernardo E., 396, 427
PINTO, José A., 434
PINTOS, Dantón, 544
PINTOS, Eduardo J., 383
PINTOS, Esperanza, 14
PINTOS, Jesús O., 115
PINTOS, Ricardo, 562, 572, 580, 584, 613, 625, 636
PINTOS, Ruben, 615
PINTOS, Sandra I., 634, 674
PINTOS, Walter A., 129, 379, 396, 528
PIÑEIRO, Mario T., 856
PIÑÓN, José O., 277, 411, 457, 823
PÍREZ, Eduardo, 392
PÍREZ, Oscar L., 361
PÍREZ, Alvaro, 593
PÍREZ, Angel M., 92, 167
PÍREZ, Ángel, 454
PÍREZ, Carlos, 14, 43, 73
PÍREZ, Julio, 381
PISANI, Pablo, 605, 613

PITTAMIGLIO, Alfredo, 16
PLÁ, Daniel, 581, 671, 679, 685, 713, 755
PLÁ, Fernando, 578, 695
PLATEIRO, Juan P., 434, 515
POGGIO, Marcelo, 582
POLACCHINI, Gustavo, 464
POLETTI, Juan A., 383
POMI, Ángel Rómulo, 682, 683
PONCE, Omar, 562
PORCIÚNCULA, Omar, 137
PORCIÚNCULA (h.) Omar, 451
PORRO, José F.R., 129, 418, 437, 595
PORTA, Eduardo, 343
PORTA, Raúl A., 402
PORTO, Roberto, 595
POSADA, Luis E., 325
POSADAS, Edgardo A., 393
POSE, Ramiro, 554, 708, 713, 715, 734, 742, 773, 791, 817, 825, 829, 833
POUQUETTE, Fernando H., 393
POUSSIN, Julio C., 46, 498
PRADA, Esaú, 16
PRADA, Juan M., 427
PREFUMO, Mario, 14, 43, 148
PREGO, Ademar E., 402
PRESA, Jorge, 824
PRESA, Orosildo, 562, 595
PRESNO, Lincoln, 499, 500, 502
PRIBBLES, Paul, 348, 357
PRIETO, Fredy T., 143
PRIETO, Marcos, 820
PRIETO, María del Carmen, 699, 824
PRITSCH, Luciano W., 215
PRIVATO, José P., 856
PROKERT, Carlos R., 393, 759
PUCEIRO, Elías, 451
PUCHALA, Carlos F., 511, 518, 702, 795, 796, 797, 819
PUCHOLO, Juan J., 403
PUCHOLO, Romeo, 74
PUCHOT, David, 123
PUENTE, Julio C., 352
PUIG, Clemente, 417
PUIG, Rogelio A.S., 318
PUÑALES, Charles, 495
PUÑALES, Yeanneth, 814
PÚRPURA, Ricardo I., 336
PURTSCHER, Wile, 578
PUYOL, Daniel H., 355, 635

Q

QUADRELLI, Roberto, 226, 227
QUIJANO, Raúl, 14
QUIMPOS, Jorge W., 383, 592, 680
QUINELLI, Miguel A., 167
QUINTERO, Víctor H., 463
QUIROGA MENDOZA, José, 838
QUIRÓS, Alvaro L., 336, 501, 686, 859

R

RACHETTI, Ricardo, 699
RADECKI, Waclaw, 225
RADÍO, Waldemar, 534, 544, 738
RAFFO, Agustín, 168, 240, 245
RAMALLO, Enrique A., 647, 670
RAMELLA, Jorge L., 285
RAMÍREZ, Carlos D., 361
RAMÍREZ, Casimiro, 44
RAMÍREZ, Dinor M., 511, 803
RAMÍREZ, Dinor R., 89, 241, 245, 452, 543, 573
RAMÍREZ, Luis A., 285, 412
RAMÍREZ, Néstor F., 605
RAMÍREZ, Ovidio J., 286, 839
RAMÍREZ, Paulino, 44
RAMÍREZ, Ramón, 824
RAMÍREZ, Ricardo, 593
RAMÍREZ, Vito, 176
RAMOS, Darwin F., 807
RAMOS, Fernando D., 353
RAMOS, Juan C., 384, 856
RAMOS, Walter, 272
RAMPI, Adriana, 699
RAPETTI, Juan A., 670, 759

RAU, Emilio, 240, 245, 272
RAUDUVINICHE, John F., 463, 657, 675, 676, 713, 744, 762
RAVENNA, Walter, 316, 389
RAVERA GIURIA, Diego, 404
RAVERA, José, 738
RAY, Norman S., 46, 47
REBELLATO, Duilio A., 383
REBOLEDO, Hugo, 167, 351, 395, 548
REBOLLO, Juan, 528, 578, 584, 589
REBOLLO, Modesto, 136
RECAREY, Manuel, 429
RECOBA, Bernardo T., 426, 592, 600, 601, 657, 671, 679, 701, 727, 744, 762, 829
REDONDO, Alvaro, 392
REGGIO, Gualberto, 361, 499
REGGIO, Hugo, 73
REINOSO, Mario H., 393
RENAUD, Agustín J., 242, 332, 683, 721
RETAMAR, H., 761, 774
REVELLO, Gabriel, E., 393
REVELLO, Luis E., 121, 258, 310, 363, 371, 456, 522, 565
REVETRIA, Marcos, 554, 753
REY, Claudio J., 361
REY, Marco, 787
REY, Venancio, 217, 307
REYES, Ricardo D., 426
REYNO, Eduardo N., 856
RIAMBAU, Nelson A., 429, 643, 856
RIBAS, Rivera, 27, 73
RIBEIRO, León, 382
RIBERO, Enrique, 242, 330, 331, 341
RICO, Julio, 138
RICHIERI, Sergio P., 361
RIELLA, Alfredo J., 470, 787, 792
RIGAMONTI, Osvaldo M., 741
RIGÓ GUAYTA, José, 736
RIGO, Walter G., 285, 335, 407, 453, 475
RÍGOLI, José, 16, 76, 228, 845
RÍOS GIANOLA, Mariano, 28, 38, 46, 95, 189, 387
RÍOS PONCE, Patricio, 783, 786
RÍOS, Abelardo C., 114, 272, 395, 585
RIQUE, Eusebio M., 343
RISSO, Pedro, 764
RISSO, Raúl W., 641
RIVAS, Juan N., 562, 584
RIVAS, Raúl, 259
RIVERA, José, 247
RIVERO KELLY, Máximo, 109, 112
RIVERO, Gonzalo, 671, 678, 686, 701, 762, 806, 824
RIVERO, Jorge E.,511, 518, 702, 796
RIVERO, Joselino, 569
RIVERO, Luis E., 393
RIVERO, Pedro R., 165, 254, 399, 417
RIVERO, Sergio D., 856
RIVERÓS, Luis, 27
RIZZO, José E., 454
RIZZO, José R., 534, 545
ROBAINA, Walter I., 123
ROBALLO, Rodolfo, 403
ROBERT, Marcel F., 384, 461
ROBLEDO, Alejandro, 574
ROCCA, Graciela, 761
ROCHA, Eugenio, 615
ROCHA, Richard, 816, 824, 857
RODE, Edward C., 434, 477
RODRIGO, Mariano, 40, 56, 65, 73, 110
RODRIGO, Mariano E., 384
RODRÍGUEZ CORREA, Juan, 85
RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Ramón, 852
RODRÍGUEZ SENA, Juan A., 223
RODRÍGUEZ, Leonardo M., 521, 524, 820
RODRÍGUEZ, Alvaro M., 385
RODRÍGUEZ, Arley, 544
RODRÍGUEZ, Avelino, 176, 186
RODRÍGUEZ, Carlitos, 403
RODRÍGUEZ, César E., 392, 850
RODRÍGUEZ, César A., 860
RODRÍGUEZ, Cilio, 43
RODRÍGUEZ, Edgardo L., 63
RODRÍGUEZ, Enrique F., 403
RODRÍGUEZ, Gerardo S., 479, 710
RODRÍGUEZ, Glober, 56, 121

RODRÍGUEZ, Guillermo P., 470
RODRÍGUEZ, Hipólito, 44
RODRÍGUEZ, Jesús G., 470, 856
RODRÍGUEZ, Jorge, 824
RODRÍGUEZ, José P., 44
RODRÍGUEZ, Juan A., 242
RODRÍGUEZ, Juan C., 280, 395
RODRÍGUEZ, Juan, 615
RODRÍGUEZ, Julio C., 374
RODRÍGUEZ, Leonel, 738
RODRÍGUEZ, Luis A., 353
RODRÍGUEZ, Luis G., 285, 461, 477, 507
RODRÍGUEZ, Luz del Mar, 310
RODRÍGUEZ, Mario A., 647, 670, 762, 852
RODRÍGUEZ, Miguel A., 384
RODRÍGUEZ, Miguel A., 569
RODRÍGUEZ, Miguel, 615
RODRÍGUEZ, Mirco D., 427
RODRÍGUEZ, Nelson E., 392
RODRÍGUEZ, Pablo E., 712
RODRÍGUEZ, Pedro, 455
RODRÍGUEZ, Ramón B., 285
RODRÍGUEZ, Ricardo, 223, 248
RODRÍGUEZ, Ricardo, 615
RODRÍGUEZ, Roberto H., 362, 421
RODRÍGUEZ, Rogelio, 187
RODRÍGUEZ, Rosana, 693, 701
RODRÍGUEZ, Ruben A., 741
RODRÍGUEZ, Rubens G., 385
RODRÍGUEZ, Sergio, 643
ROJAS, Hugo G., 724, 856
ROJAS, Hugo, 615
ROLANDO, Rodolfo, 54
ROLDÁN, José C., 463, 728
ROLDÁN, Oscar, 856
ROLDÓS, Mario E., 521, 529, 599
ROMÁN, Ramón F., 605,
ROMANO, Esperanza, 761
ROMERO, Diego E., 392
ROMERO, Raúl W., 353
RONCO, Miguel A., 324
RONDÁN, Augusto C., 361
RONDÁN, Glenda, 814
RONDEAU, Hugo J., 277
ROQUE, Carlos, 286, 839
ROSA, Mario, 761
ROSADILLA, Nelson, 614
ROSALES, Guillermo, 604
ROSANO, Carlos, 604
ROSANO, Nelson I., 402
ROSANO, Oscar, 604
ROSANO, Walter A., 392
ROSAS, Artigas, 343
ROSAS, Edison, 114
ROSAS, Enrique F., 393
ROSAS, Gerardo A., 521, 819
ROSSI Laures, José Luis, 46
ROSSI, José Omar, 85
ROSSI, Luis A., 776
ROSSO, Alvaro D., 361
ROSSO, Gerardo D., 361
ROSSO, Gustavo A., 394
ROSSO, Leonardo, 581
ROTTEMBERG, Pablo S., 583
ROVEGNO, Hugo D., 512
ROVIRA, Eduardo, 741, 761
ROVIRA, Santiago, 670
ROYANO, Julio C., 44
RUBBO, Edgar F., 384
RUGGERI, Julio R.,361
RUGGIERO, Hugo H., 361
RUIK, Antonio R., 242, 332, 407, 408, 459, 468, 474, 475
RUÍZ DÍAZ, Alejandro, 615
RUIZ, Eduardo, 675, 676, 713, 756, 762, 818, 850, 854
RUIZ, Fernando C., 393, 562, 567, 572, 580, 581, 584
RUIZ, Julio C., 434
RUMI, Gianni T., 434
RUSSO, Luis A., 534, 544
RUSSO, Miguel A., 605, 752

S

SAAVEDRA, Manuel, 578
SABATELLE, Martín D., 822

SÁENZ LACUEVA, Adhemar, 113, 304
SÁEZ, Conrado A., 15, 30, 37, 62, 103, 106, 117, 125, 136, 137, 139, 146, 148, 162, 166, 171, 174, 186, 189, 202, 233, 252, 387, 570, 681, 698, 801
SAINT EXUPÉRY, Antoine de, 619
SALABERRY, Máximo R., 434, 528
SALAS, Edgar, 176
SALAS, Héctor D., 73, 259, 499
SALDIVIA, Washington, 114
SALINAS, Miguel, 584, 592
SALVINI, Leonardo, 859
SAMARELLO, Walter, 25, 30, 50, 69, 72, 74, 81, 139, 154, 185, 215, 256, 280
SAMPEDRO, Raúl V., 73, 201, 311, 430, 499, 522, 523, 610, 611, 612, 614, 619, 620, 627, 636, 638, 639, 643, 647, 844
SAN MARTÍN, José A., 143, 162
SÁNCHEZ MÉNDEZ, José, 775, 776
SÁNCHEZ MORALES, Manuel, 107
SÁNCHEZ PEÑA, Miguel, 725
SÁNCHEZ, Alfredo C., 143
SÁNCHEZ, Ariel R., 392
SÁNCHEZ, Arol, 310, 363, 412, 448, 477, 507, 595
SÁNCHEZ, Benito, 47
SÁNCHEZ, Daniel R., 554, 689, 701, 708, 734, 739, 754, 817, 825, 829
SÁNCHEZ, Eduardo, 304
SÁNCHEZ, Horacio, 824
SÁNCHEZ, Joaquín C., 191
SÁNCHEZ, Jorge S., 384
SÁNCHEZ, Julio E., 856
SÁNCHEZ, Justo Miguel, 16
SÁNCHEZ, Luis M., 240
SÁNCHEZ, Oscar M., 28, 38, 95, 161, 189
SÁNCHEZ, Ramón A., 27, 43, 229, 254
SÁNCHEZ, Tomás, 593
SÁNCHEZ, Washington, 615
SÁNCHEZ, Horacio
SANDE, Gonzalo, 712
SANDES, Ana I., 763
SANES, Alberto M., 434
SANGENIS, Carlos E., 352, 507, 561, 567, 580, 581, 582, 625
SANGENIS, Jorge G., 312, 327
SANGUINETTI, Julio María, 457, 458, 474, 475, 477, 498, 500, 522, 639, 650, 677, 679, 689, 692, 701, 739, 767
SANTA LUCÍA, Nelson, 353
SANTANNI, Carlos A., 109, 112
SANTOS DUMONT, Alberto
SANTOS, C., 320
SANTOS, José Marconi de Almeida, 783, 786
SANTOS, Miguel, 643
SANTOS, Nery, 100
SANTOS, Ruth E., 512
SANTOS, Sandalio, 148
SANTURIO, Leonel F., 574
SAPELLI, María E.,
SAPPIA, José, 593
SARABIA VILCHES, Osvaldo, 838
SARALEGUI, Henry, 74
SARASOLA, Daniel F., 712
SARAVIA, Hugo F., 426
SARAVIA, Juan A., 414
SARKISSIAN, Esteban M., 647
SARQUIS, Fernando S., 405, 590
SASIAIN, José, 30
SASSÓN, Eduardo J., 688, 759
SASSÓN, Horacio, 223
SASTRE, Javier, 582
SAURINA, Richard A., 392
SAVAGLIA, Edgardo R., 427, 712
SAYANS, Mario C., 361
SCAPOLATEMPORE, Carlos, 563, 689, 708, 774, 791, 825
SCARONE, Enzo H., 143
SCARONE, Fernando, 383, 710
SCARRONE, José A., 337
SCARZELLA, Mario A., 205, 248
SCLAVI, William, 581, 588

SCLAVO, Eugenio, 314, 378, 417
SCLAVO, Gustavo E., 353, 581, 586, 588, 594, 713, 749, 754, 773, 776, 783, 826
SCORZA, Luis, 227
SCOTT, William, 591
SCHARCELI, Carlos, 581
SCHELL, Jorge L., 384, 432
SCHIAVO, Miguel E., 285
SCHOL, Ismael, 54, 64
SCHÖPF, Carlos R., 205, 339, 345, 350, 352, 477, 548
SCHRAAF, Ade van der, 245
SEARA, Claudio M., 454
SEGOVIA, Claudio G., 860
SELLANES, Daniel, 591
SEMBLAT, Carlos J., 277
SENA, Agustín, 240, 245, 272, 288, 595
SENA, Danilo E., 13, 36, 125, 163, 166, 187, 198, 233, 237, 240, 243, 244, 262, 263, 280, 406, 595, 681
SENA, Hernán E., 14, 218
SENA, Humberto, 100
SENA, José M., 226, 227
SENA, Oscar B., 682
SENCIÓN, Oriol, 127
SEOANE, Luis E., 402
SEQUEIRA, Luis E., 384
SEQUEIRA, Yamandú, 578
SERRATO, Ing. José,
SESINI, Rossana, 584
SEVERO, César R., 403
SEVERO, Juan A., 421
SIENRA, Juan C., 143
SIERRA, Daniel, 824
SIGILLITO, Gabriel, 20, 25, 40, 73, 94
SIGOT, Carlos Prudencio, 40
SILVA LEDESMA; Julio C., 384
SILVA NÚÑEZ, Walter, 479, 787
SILVA, Alejandro G., 521, 529, 709, 787
SILVA, Arturo L., 415, 550, 702
SILVA, Carlos E. 260, 395
SILVA, Dante, 251
SILVA, Eden S., 464
SILVA, Enrique J., 464
SILVA, Ernesto, 569
SILVA, Gonzalo J., 426, 562, 581, 636, 675, 677, 701, 708
SILVA, Jorge O., 384, 657
SILVA, José L., 593
SILVA, José, 635, 675, 678, 701, 708, 817
SILVA, Juan Carlos, 124
SILVA, Juan P., 604
SILVA, Juan, 614
SILVA, Julio C., 403, 463
SILVA, Marcelo, 824, 841
SILVA, Marcos D., 384
SILVA, Mario P., 470
SILVA, Nelson F., 741
SILVA, Ruben R., 193
SILVA, S., 635
SILVA, Silvio I., 584
SILVA, Víctor H., 605
SILVEIRA, Diego M., 859
SILVEIRA, Esteban H., 47
SILVEIRA, Hugo D., 285, 495
SILVEIRA, Jorge A., 822
SILVEIRA, Juan A., 353
SILVEIRA, Julio, 820
SILVEIRA, Roberto, 353
SILVEIRA, Washington N., 193
SILVEIRA, Wiston W., 647, 670, 709
SILVEIRA, Lino, 593
SIMONE, Pablo N., 511, 518, 678, 686, 701, 713, 744, 759, 790, 807
SIQUEIRA, José Ma., 512
SIVERIO, Mario F., 361
SÍVORI, Leonardo, 16, 53, 329
SKINNER, Paul E., 247
SOARES, José Ma., 562
SOBA, Walter D., 569
SOLANO, Henry, 176
SOLARES, Víctor, 615
SOLARI, Julio, 73
SOMARUGA, Leonardo, 699
SOSA FARÍAS, Alvaro M., 554, 724, 749
SOSA VILLAZÁN, Alfredo, 47, 50, 57, 109

SOSA, Carlos G., 285
SOSA, Dámaso A., 193, 248
SOSA, DENIS, 855
SOSA, Enfermero, 44
SOSA, Félix, 16
SOSA, Gustavo A., 470
SOSA, Hermes, 14
SOSA, Hugo A., 856
SOSA, José R. 167
SOTELO, Miguel A., 259
SOTO, Hugo, 123
SOTTA, Darwin O., 353
SOUST, Sergio R., 856
SOUTO, Gustavo J., 312
SOUZA, José L., 415
SOUZA, Ramón, 205
SPADA, Alberto,434, 463, 569, 650
SPAGNOLO, Guillermo J., 463, 613
SPINATELLI, Hugo, 151, 289, 330, 382, 395
SPINELLI, Julio E., 361, 540
SPINELLI, Ruben W., 241, 248
STABILE, Freddy, 787
STEINECK, Jorge, 137
STOIAN, Nicolás H., 420
STORACE, Juan L., 641, 715
SUANES, L., 803
SUÁREZ, Carlos R., 434
SUÁREZ, Carlos, 563, 689, 708, 744, 792, 794, 825, 829
SUÁREZ, Diego J., 583
SUÁREZ, Eduardo F., 554
SUÁREZ, Francisco D., 429
SUÁREZ, Jorge, 605
SUÁREZ, José C., 242, 248
SUÁREZ, José L., 570
SUÁREZ, José Oscar, 16
SUÁREZ, José, 676, 762
SUÁREZ, Luis, 227
SUÁREZ, Mario A., 670
SUÁREZ, Meslay, 16
SUÁREZ, Miguel, 807
SUÁREZ, Ramón M., 143, 272, 390
SUÁREZ, William, 593
SUFFÍA, Gustavo J., 670
SUNHARY, Manuel F.,454, 674
SUÑOL, Miguel A., 536, 543, 638, 641, 644, 682, 688, 690, 693, 698, 699, 702, 704, 714, 715, 767, 864
SUREDA, Francisco L., 225

T

TABORDA, Adrián J., 583
TAJES, Gerardo, 763
TANCO, Eduardo N., 763
TANCO, Julio, 107
TAPIÉ, Hipólito, 792
TAPIÉ, Sr., 126
TARABAL, Pablo 361, 508, 514, 689, 701, 708, 734, 739, 817
TARAMASCO, Paulo, 402
TARÁN, María del Huerto, 699
TARIGO, Enrique, 504, 522
TAROCCO, César R., 123
TECITOR, Esteban A., 44
TECHERA, Héctor, 713, 744, 807
TECHERA, Luis, 593
TECHERA, Milton, 89, 320
TECHERA, Modesto, 381
TECHERA, Virginia, 682
TEIGEIRAS, Walter E., 393
TEIXEIRA, Carlos E., 402
TELLECHEA, Juan V., 454
TELLO, Ismael, 69
TEMESIO, Marcos A., 479
TERÁN Mario, 341
TERRA, Fernando D., 763
TERRA, José E., 361
TERRA, Ruben D., 114, 288, 289, 290, 332, 335, 339
TESTONI, Alfredo,
TEXEIRA, Diego, 764
TEYZA, Guillermo, 361
TEYZA, Luis E., 454, 824, 826
THEVENET, Juan P., 859
THOMASSET, Jorge, 49, 50

TILENI, Eduardo, 514
TINETTI, Ibes, 89, 248
TISSONI, Alberto, 352
TOGNI, Huber W., 429, 600, 601, 657, 675, 685, 713, 749, 762, 856
TOLEDO, Freddy,
TOLEDO, Héctor T., 394
TOMÉ, Hebert E., 336, 476, 704
TORNONI, Félix, 152, 381, 410, 578, 724
TOROS, Isaac Johai, 314
TORREGIANI, Elías H.,647, 670, 678
TORRES NEGREIRA, Pedro, 162
TORRES, Adhemar, 138
TRAPP, Lansford, 519
TRECHI, Carlos E., 415
TRELLES, Gualberto F., 38, 61, 63, 83, 85, 86, 95, 125, 161, 189, 387
TRÍAS, Juan C., 44
TROMBOTTI, Gerardo D., 688
TRUJILLO, Alejandro J., 647, 670, 701, 781, 806
TUCCI, Carlos A., 384
TULEY, Vladimir, 277, 382
TURCATTI, Redelise, 165

U

UBAL, Yamandú, 282
UBILLOS, Daniel C., 752
ULERY, Nicolás W., 434, 592
UMPIÉRREZ, Juan, 591
URBAN, Gustavo C., 286, 379, 396
URBÍN, Julio C., 36
URÍA, Julio, 73, 234, 250, 378, 382
URRUTY, Rodolfo, 54
URRUTY, Rodolfo, 415

V

VADELL, José E., 193
VAEZA, Eusebio, 77
VALDENEGRO, José Mª, 115
VALDEZ, Angel, 53, 70, 94
VALDEZ, Mario H., 415, 508
VALENCIA, Edwin, 455
VALENZUELA, Daniel, 738
VALIENTE, Robert, 562
VALLAR, James L., 362
VALLEJO, Anselmo, 328, 501, 682
VALLEJO, Oscar H., 123
VANNI DE BARBOT, Mirta, 417, 565, 636, 637, 769, 814, 844, 853
VANZINI, Ángel A., 403
VAQUERO, Oscar, 813
VARELA, Alberto, 352
VARELA, Gustavo, 521, 529, 661, 748, 796, 797
VARELA, Laureano, 16
VARELA, Ruben H., 335
VASCONCELLOS, Amílcar, 299, 301, 302
VAZ, Paulo, 710
VÁZQUEZ, José L., 495
VÁZQUEZ, José, 333
VÁZQUEZ, Tabaré, 597, 769
VEGA, Virginio 56, 185, 306, 410
VEIGA, Alejandro, 856
VEISTARAS, Williams V., 859
VELAZCO CHÁVEZ, Héctor F., 721, 838
VELÁZQUEZ, Hugo, 285, 357
VELÁZQUEZ, Jorge C., 353, 406, 692
VELÁZQUEZ, José, 562
VELÁZQUEZ, Mario J., 689
VENACORE, Daniel, 592
VENDRELL, Héctor J., 353
VENDRELL, Raúl M., 361
VERENÁ, Enrique N., 384
VERGARA, Manuel, 394
VICENTE, Jorge D., 312, 790
VIDAL, Edihualder, 605, 615
VIERA, César, 47, 57
VIERA, Eugenio, 336, 411, 508
VIERA, Feliciano, 191
VIERA, José A., 390
VIERA, Omar E., 362, 580, 629, 707, 713, 739, 744, 754, 766, 791, 793
VIERA, Roberto A., 763

VIERA, Walter B., 393
VIERAS, Gustavo A., 402
VIGIL, Ramón E., 361
VIGNALE, Bartolomé, 161, 192, 225
VIGNOLI, José L., 312
VIGNOLO, Marcos G., 427
VILAR, Manuel E., 277, 411, 495
VILARDO, José L., 324, 495, 496, 613
VILCHE, Alejandro O., 463, 599, 705, 760, 806
VILCHE, Oscar E., 100, 217, 272, 395
VILLAAMIL, Juan C., 463, 738
VILLAAMIL, Manuel M. R., 143, 144, 248
VILLAAMIL, Tabaré E., 325
VILLAGRA, Ruben Darío, 554, 760, 804, 805, 806
VILLAGRÁN, Mayo, 149
VILLALBA, Adrián A., 689
VILLALBA, Daniel J., 464, 476
VILLALBA, Leonardo, 434, 463, 850
VILLAMIL, José, 123
VILLANUEVA, Celestino A.,
VILLANUEVA, José E., 73, 348
VILLANUEVA, José, 824
VILLANUEVA, Juan A.P., 36, 107, 189, 406, 416, 498, 595
VILLARÓ, Milton A., 427
VILLARRUETA, José, 600, 601, 657, 676, 744, 762, 806, 824, 850, 854
VILLAVERDE, Fernando E., 463
VIÑA, Dewar, 125, 307, 379, 397
VIÑAS, Raúl E., 404
VIOLA, Humberto, 227
VISCONTI, José L., 454
VIVES, Walter C., 123, 308, 400
VLASANOVICH, Ruben, 242
VOMERO, Carlos H., 479, 787
VONELLA, Juan José, 594
VUILLE, David I., 434, 562, 614

W

WALTER, Heber, 579
WEBBE, Nelson R., 193
WEBSTER, Leonard, 803
WEISS, Daniel F., 353
WELCH, Larry, 526, 527
WHITE, Thomas W.,
WILSON, Alejandro, 119
WITBECK, Otto E., 66
WRIGHT, Gary,

Y

YAMUY, Alberto, 226
YARZON, Juan M., 396, 856
YATES, Daniel, 52
YAVARONE, Roberto, 793, 814, 818
YOSEFFI, Guillermo N., 582, 760, 804, 805, 806
YURCHO, Silvia, 699

Z

ZAMBRANA, Adhemar,
ZANELLI, Alberto M., 383, 421, 561, 572, 580, 581, 582, 584, 621, 625, 635, 658, 700, 708, 713, 742, 773, 791
ZAPATER, Julio, 604
ZÁRATE, Carlos, 123
ZÁRATE, Eduardo C., 582
ZARAUZ, Jorge V., 464
ZASPE, Julio, 604
ZEBALLOS, José E., 353, 798, 825, 826, 830
ZECCA GUTIÉRREZ, Ricardo, 634, 644
ZECCA, Ricardo A., 121, 129, 154, 229, 379, 396
ZERPA, Nilo A., 570
ZETA, Alfredo C., 407, 453, 459, 469, 474, 475, 544
ZIEGLER, Pablo, 73
ZINNI, Guillermo, 76, 77
ZUBIRÍA, Dr. Alberto F., 70

ZUCARINO, María Teresa, 699
ZUFIRÍA, Milton, 562
ZULOAGA, Ángel María, 18, 76, 77, 605
ZULOAGA, Esther, 605, 606
ZULOAGA, Gonzalo M., 361, 423
ZULUAGA, Fernando, 415
ZULUAGA, Gustavo S., 427

Índice de aeronaves citadas

A

AERMACHI SF-260E FAU 610; 738, 739
Aermachi SF-260E FAU 611; 738, 739, 861
Aermachi SF-260E FAU 612; 739, 752
Aermachi SF-260E FAU 613; 739
Aermachi SF-260E FAU 614; 739
Aermachi SF-260E FAU 615; 739, 752
Aermachi SF-260E FAU 616; 739, 752, 840
Aermachi SF-260E FAU 617; 739
Aermachi SF-260E FAU 618; 739, 752
Aermachi SF-260E FAU 619; 739, 752
Aermachi SF-260E FAU 620; 739
Aermachi SF-260E FAU 621; 739
Aermachi SF-260E FAU 622; 739
Aero Comander 680 FAU 501; 277, 294, 380, 459

B

Beechcraft AT-11 matrícula 100; 94
Beechcraft AT-11 matrícula 101; 44, 45
Beechcraft AT-11 matrícula 104; 19
Beechcraft T-34A FAU 630; 568
Beechcraft T-34A FAU 633; 542
Beechcraft T-34A FAU 636; 863
Beechcraft T-34A FAU 638; 565
Beechcraft T-34A FAU 639; 568
Beechcraft T-34A FAU 644; 542, 651
Beechcraft T-34A FAU 646; 565
Beechcraft T-34A FAU 650; 357, 460, 513, 751
Beechcraft T-34A FAU 651; 398, 458, 751
Beechcraft T-34B FAU 660; 751
Beechcraft T-34B FAU 661; 376
Beechcraft T-34B FAU 662; 376
Beechcraft T-34B FAU 663; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 664; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 665; 376, 460
Beechcraft T-34B FAU 666; 376, 460
Beechcraft T-34B FAU 667; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 668; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 669; 376
Beechcraft T-34B FAU 670; 376
Beechcraft T-34B FAU 671; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 672; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 673; 376, 440

Beechcraft T-34B FAU 674; 376
Beechcraft T-34B FAU 675; 376
Beechcraft T-34B FAU 676; 376
Beechcraft T-34B FAU 677; 376
Beechcraft T-34B FAU 678; 376, 460, 513
Beechcraft T-34B FAU 679; 405
Beechcraft T-34B FAU 680; 424, 513
Beechcraft T-34B FAU 681; 433
Beechcraft T-34B FAU 682; 433, 513
Beechcraft T-34B FAU 683; 433
Beechcraft T-34B FAU 684; 405, 460, 513, 751
Beechcraft T-34B FAU 685; 460, 513 , 751
Beechcraft T-34B FAU 686; 398, 460 , 751
Beechcraft T-34B FAU 687; 398, 460, 513, 751
Beechcraft U-8F FAU 540; 229, 305, 385, 460
Beechcraft U-8F FAU 541; 229, 247, 305, 460, 705
Beechcraft U-8F FAU 543; 381, 460
Beechcraft U-8F FAU 544; 381, 459, 513
Beechcraft U-8F FAU 545; 381, 459
Beechcraft U-8F FAU 546; 381, 459, 469
Beechcraft U-8F FAU 547; 381, 459, 513
Beechcraft UC-45 matrícula 506; 58, 78, 113
Bell 212 FAU 030; 405, 459, 599, 601, 685, 701, 713, 728, 743, 760, 762, 806, 828., 836, 850, 854, 857
Bell 212 FAU 031; 405, 459, 580, 581, 586, 588, 592, 607, 609, 657, 659, 671, 728, 760, 781, 825, 836, 841, 862
Bell H-13G matrícula BR-001; 47, 50, 55, 108, 109, 150
Bell H-13G matrícula BR-002; 47, 108, 109
Bell UH-IB FAU 060; 343, 459
Bell UH-IB FAU 061; 343, 366, 459
Bell UH-IB FAU 062; 343, 423, 435
Bell UH-IB FAU 063; 344
Bell UH-IB FAU 064; 344, 459
Bell UH-IB FAU 065; 344, 459
Bell UH-IH FAU 050; 260, 337, 459, 678, 701, 718
Bell UH-IH FAU 051; 260, 337, 459, 701,
Bell UH-IH FAU 052; 309, 337, 340, 459, 678, 718, 754, 755
Bell UH-IH FAU 053; 700
Bell UH-IH FAU 054; 700
Bell UH-IH FAU 055; 700, 756
Boeing 727 CX-BKA; 396

C

Canadair CL-215T España 43-21, 775, 779, 866
CASA C-212-200 FAU 530; 411, 459
CASA C-212-200 FAU 531; 411, 459, 674, 724, 826, 827
CASA C-212-A-28 FAU 532; 411, 423, 457, 459
CASA C-212-A-28 FAU 533; 414, 459, 514, 836
CASA C-212-AS-28 FAU 534; 418, 437, 438, 459
CASA CN 235 ECT-135; 517
Castaibert "Raid Buenos Aires-Mendoza" 719
Cessna 170B FAU 736; 358, 460
Cessna 172C "Skyhawk" FAU 745; 549, 653
Cessna 172C CX-BAC, 764
Cessna 180 CX-ASZ, 680
Cessna 182 "Skylane" matrícula 523 luego 740; 127, 148, 237, 459, 460, 714, 728
Cessna 182 "Skylane" matrícula 524 luego 741; 127, 237, 459
Cessna 182 FAU 743; 390, 460

Cessna 182A CX-ARJ; 774
Cessna 182A FAU 742; 321
Cessna 206 CX-BDP FAU 744; 541, 551, 713, 765
Cessna 206H FAU 710; 709, 712
Cessna 206H FAU 711; 709, 712
Cessna 206H FAU 712; 709, 712
Cessna 206H FAU 713; 709, 710
Cessna 206H FAU 714; 709, 710
Cessna 206H FAU 715; 709, 710
Cessna 206H FAU 716; 709, 710
Cessna 206H FAU 717; 709, 710
Cessna 206H FAU 718; 709, 710
Cessna 206H FAU 719; 709, 710
Cessna 210L FAU 746; 664, 714, 767
Cessna 310 U-3A FAU 502; 284, 296, 329
Cessna 310L FAU 542 CX-DAC; 388, 460
Cessna A-37B FAU 270; 346, 460, 476
Cessna A-37B FAU 271; 346
Cessna A-37B FAU 272; 350
Cessna A-37B FAU 273; 350, 460
Cessna A-37B FAU 274; 350, 460, 476, 796
Cessna A-37B FAU 275; 350, 460, 630, 795, 796, 797
Cessna A-37B FAU 276; 350, 460, 476
Cessna A-37B FAU 277; 350, 460, 630
Cessna A-37B FAU 278; 496, 497
Cessna A-37B FAU 279; 496, 818
Cessna A-37B FAU 280; 515
Cessna A-37B FAU 281; 515, 528, 651
Cessna A-37B FAU 282; 439, 515, 528, 630, 796, 797
Cessna A-37B FAU 283; 515, 630, 637, 796
Cessna A-37B FAU 284; 515 , 795, 797
Cessna A-37B FAU 285; 515, 516, 630, 818
Cessna A-37B USAF 1075; 519
Cessna A-37B USAF 1080; 519, 530
Cessna A-37B USAF 1097; 530
Cessna A-37B USAF 1105; 519, 530
Cessna A-37B USAF 1110; 530
Cessna A-37B USAF 1114; 519
Cessna T-41D FAU 600; 239, 773
Cessna T-41D FAU 601; 239
Cessna T-41D FAU 602; 239, 773
Cessna T-41D FAU 603; 239, 773
Cessna T-41D FAU 604; 239, 773
Cessna T-41D FAU 605; 262, 320, 344
Cessna T-41D FAU 606; 271, 773
Cessna U-17A FAU 750; 175, 460
Cessna U-17A FAU 751; 175, 180, 460
Cessna U-17A FAU 752; 175, 460
Cessna U-17A FAU 753; 175, 460
Cessna U-17A FAU 754; 175, 337, 459, 513
Cessna U-17A FAU 755; 187, 337, 459, 513
Cessna U-17A FAU 756; 188, 460, 513
Cessna U-17A FAU 757; 188
Consolidated PBY-5 "Catalina" matrícula 2P4; 40

D

De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-600; 26, 35
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-601; 35
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-602; 35
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-603; 35, 65
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-604; 35
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-605; 35, 96
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-606; 35
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-607; 35, 96
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-608; 35, 56
De Havilland DHC.1 "Chipmunk" matrícula E-609; 35, 96, 120

Dornier Wal "Plus Ultra" ; 774, 778
Dornier Wal "Uruguay" , 800
Douglas C-47 FAU 524 ex CX-AIJ; 264, 459
Douglas C-47A FAU 507; 66, 70, 247
Douglas C-47A FAU 508; 255, 288, 289, 459
Douglas C-47A FAU 509; 53, 66, 81, 144
Douglas C-47A FAU 510; 56, 77, 121, 247
Douglas C-47A FAU 511; 53, 56, 77, 247, 374
Douglas C-47A FAU 512; 122, 247, 250
Douglas C-47A FAU 513; 122, 144, 154
Douglas C-47A FAU 521; 149, 154, 441
Douglas C-47A FAU 523 ex CX-AQC; 264, 459
Douglas C-47B FAU 510; 258
Douglas C-47B FAU 511; 258
Douglas TC-47B FAU 515; 128, 247, 250, 288
Douglas C-47B FAU 516; 139, 247, 441
Douglas C-47B FAU 517; 139, 144, 154, 185
Douglas C-47B FAU 518; 142, 177, 247
Douglas C-47B FAU 519; 142, 247, 290
Douglas C-47B FAU 520; 147
Douglas C-47B FAU 522; 173
Douglas C-47B FAU 522 ex CX-AFE; 264
Douglas C-47D FAU 514; 127, 144, 154, 441, 459, 508

E

Embraer 120 "Brasilia" FAU 550; 727, 865
Embraer C-95 FAU 580; 333, 365, 459, 711
Embraer C-95 FAU 581; 333, 459, 540
Embraer C-95 FAU 582; 334, 350, 459
Embraer C-95 FAU 583; 334, 459
Embraer C-95 FAU 584; 334, 345, 357
Embraer C-95 FAU 585; 380, 459
Eurocopter Dauphin FAU 090; 680, 816, 863
Eurocopter Dauphin FAU 091; 680, 695, 702, 755

F

F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 220; 409, 460, 760, 804, 805, 806
F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 221; 409, 460, 726
F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 222; 412, 460, 599
F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 223; 412, 460
F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 224; 412, 460, 599, 760, 804, 805, 806
F.M.A. IA-58 "Pucara" FAU 225; 413, 439, 460, 599
F.M.A. IA-58 "Pucará" FAU 226; 704, 760, 804, 861
F.M.A. IA-58 "Pucará" FAU 227, 726, 760, 804, 805, 806
Fairchild C-123B USAF 54-589; 247
Fairchild FH-227 FAU 570, 272, 288, 290, 459, 836
Fairchild FH-227 FAU 571; 273, 286, 295, 304, 826, 839
Fairchild FH-227 FAU 572; 166, 309, 310, 363, 398, 399, 423, 445, 450, 459, 461, 477, 506, 835, 836
Fairchild PT-19A No. 620; 618
Fairchild PT-19A Nº 621; 67
Fairchild PT-19B Nº 628; 96
Fairchild PT-19B Nº 629; 96
Fairchild PT-19B Nº 630; 96
Fairchild PT-19B Nº 631; 96
Fairchild PT-19B Nº 632; 96
Fairchild PT-19B Nº 633; 96
Fairchild PT-19B Nº 634; 31; 96
Fairchild PT-19B Nº 635; 96
Fairchild PT-19B Nº 636; 96
Fairchild PT-19B Nº 637; 96
Fairchild PT-19B Nº 638; 96

Fairchild PT-19B Nº 639; 96
Fairchild PT-19B Nº 640; 96
Fairchild PT-26 No. 641; 96
Fairchild PT-26 No. 642, 22, 96
Fairchild PT-26 No. 643; 22, 96
Fairchil PT-26, No. 644; 96
Fairchild PT-26 No. 645; 22, 96
Fairchild PT-26 No. 646; 96
Fairchild PT-26 No. 647; 96
Fairchild PT-26 No. 649; 96
Fairchild PT-26 No. 650; 96
Fairchild PT-26 No. 652; 96
Fairchild PT-26 No. 654; 22, 96
Fairchild PT-26 No. 655; 96
Fairchild PT-26 No. 657; 96
Fairchild PT-26 No. 658; 22, 96
Fairchild PT-26 No. 659; 96
Fairchild PT-26 No. 660; 22, 96
Fairchild PT-26, No. 661; 96
Fairchild PT-26 No. 662; 96
Fairchild PT-26 No. 663; 96
Fairchild PT-26 No. 664; 96
Fairchild PT-26 No. 665; 96
Fairchild PT-26 No. 668; 96
Fairchild PT-26 No. 670; 96
Fairchild PT-26 No. 671; 96
Fairchild PT-26 No. 672; 96
Fairchild PT-26 No. 673; 96
Fairchild PT-26 No. 674; 96
Fairchild PT-26 No. 675; 96
Fairchild PT-26 No. 676; 78, 96
Fokker F-27 FAU 560; 245, 246, 247, 400, 405, 459
Fokker F-27 FAU 561; 245, 246, 247, 389, 390, 420, 459, 581, 679, 716, 836

G

Gates Learjet 35A FAU 500; 407, 408, 436, 453, 458, 459, 468, 474, 475, 509
Gloster Meteor matrícula I-031; 41

H

Hiller H-23F FAU 026; 163, 178, 208, 337, 459
Hiller H-23F FAU 027; 163
Hiller H-23F FAU 028; 188, 337
Hiller H-23F FAU 029; 188, 337, 459

L

Lockheed C-130B FAU 591; 568, 577, 580, 581, 582, 581, 601, 621, 628, 635, 653, 657, 674, 675, 689, 692,700, 713, 734, 739, 740, 742, 765, 766, 791, 793, 803, 836
Lockheed C-130B FAU 592; 572, 580, 581, 582, 636, 674, 677, 701, 707, 708, 715, 716, 754, 773, 817, 825, 828, 836, 866
Lockheed C-130B FAU 593; 614
Lockheed F-80C FAU 210; 93
Lockheed F-80C FAU 211; 93
Lockheed F-80C FAU 212; 93, 163
Lockheed F-80 C FAU 213; 93, 234
Lockheed F-80 C FAU 214; 93, 145
Lockheed F-80 C FAU 215, 97
Lockheed F-80 C FAU 216; 97
Lockheed F-80 C FAU 217; 97, 145, 234
Lockheed F-80 C FAU 218; 97
Lockheed F-80 C FAU 219; 97, 154
Lockheed F-80 C FAU 220; 97, 185
Lockheed F-80 C FAU 221; 97, 145, 179
Lockheed F-80 C FAU 222; 97, 145
Lockheed F-80 C FAU 223; 98
Lockheed T-33A FAU 201; 71, 221
Lockheed T-33A FAU 202; 71, 72, 460
Lockheed T-33A FAU 203; 71, 72, 460, 528
Lockheed T-33A FAU 204; 71, 275
Lockheed T-33A FAU 205; 153, 367, 460
Lockheed T-33A FAU 206; 153, 179, 284
Lockheed T-33A FAU 207; 232, 460
Lockheed T-33A FAU 208; 232, 441, 460

Lockheed T-33A-5-LO FAU 209; 520, 630, 661
Lockheed T-33A-1-LO FAU 209; 249
Lockheed T-33A-5-LO FAU 210; 520
Lockheed T-33A-1-LO FAU 210; 249
Lockheed T-33A FAU 211; 520, 630
Lockheed T-33A FAU 212; 520
Lockheed T-33A FAU 213; 520

M

Martin PBM "Mariner" A-811; 150

N

NEYBAR CX-AGI; 686
North American B-25H FAU 164; 90, 101
North American B-25J FAU 154; 65
North American, B-25J FAU 157, 29
North American B-25J FAU 161; 89, 111
North American B-25J FAU 162; 90, 111
North American B-25J FAU 163; 90
North American F-51D FAU 250; 49
North American F-51D FAU 251; 52
North American F-51D FAU 252; 49
North American F-51D FAU 254; 66, 82, 91, 119
North American F-51D FAU 255; 66, 82, 91, 119
North American F-51D FAU 258; 52, 58
North American F-51D FAU 259; 66, 91, 119
North American F-51D FAU 260; 66, 74, 82, 91, 119
North American F-51D FAU 261; 69
North American F-51D FAU 263; 66, 82, 91, 119
North American F-51D FAU 264; 66, 91
North American F-51D FAU 265; 49
North American F-51D FAU 266; 49, 69
North American F-51D FAU 267; 66, 91, 110
North American F-51D FAU 268; 69
North American F-51 D FAU 269; 57
North American F-51D FAU 270; 69
North American F-51D FAU 274; 66, 91, 110, 119
North American SNJ matrícula de la Av. Naval 254; 149
North American T-6B FAU 333; 44
North American T-6B FAU 334; 44
North American T-6B FAU 335; 44
North American T-6B FAU 336; 44
North American T-6C FAU 346; 98
North American T-6C FAU 349; 125
North American T-6C FAU 350; 460
North American T-6C FAU 351; 247, 460
North American T-6D FAU 337; 44, 141, 380, 459
North American T-6D FAU 340; 460, 509
North American T-6D FAU 344; 91, 120, 155
North American T-6D FAU 352; 44, 247
North American T-6D FAU 356; 44, 64
North American T-6D FAU 357; 44
North American T-6D FAU 358; 44
North American T-6D FAU 359; 24
North American T-6D FAU 360; 24, 247
North American T-6D FAU 361; 24, 162
North American T-6D FAU 362; 24, 75
North American T-6D FAU 363; 24, 44, 247, 460
North American T-6D FAU 364; 24, 247, 327
North American T-6D FAU 365; 24, 44
North American T-6D FAU 366; 24
North American T-6D FAU 367; 24, 334
North American T-6D FAU 368, 24, 334, 460
North American T-6G FAU 369; 78, 91, 116
North American T-6G FAU 370; 78, 460
North American T-6G FAU 371; 79
North American T-6G FAU 372; 79, 460, 571, 590, 768
North American T-6G FAU 373; 79, 460

North American T-6G FAU 374; 79
North American T-6G FAU 375; 79, 180, 460
North American T-6G FAU 376; 79
North American T-6G FAU 377, 79
North American T-6G FAU 378; 79, 460
North American T-6G FAU 379; 79, 460
North American SNJ-5 FAU 380; 458
North American SNJ-6 FAU 381; 458

P

Pilatus PC-7 FAU 301; 579, 652
Pilatus PC-7 FAU 302; 579, 652
Pilatus PC-7 FAU 303; 579
Pilatus PC-7 FAU 304; 579, 596, 612, 664
Pilatus PC-7 FAU 305; 579
Pilatus PC-7 FAU 306; 579
Piper "Aztec" CX-DIA; 460
Piper 100 AE-1 No. 503; 112
Piper Apache FAU 503; 318, 460
Piper PA-18-150 (L-21) No. 530 luego 730; 90, 100, 551, 648
Piper PA-18-150 (L-21) No. 531 luego 731; 90

R

Raytheon Baron B-58 FAU 790; 703
Raytheon Baron B-58 FAU 791; 703, 862
Ryan Navion L-17B No. 1903; 96
Ryan Navion L-17B No. 1904; 96

S

Santos Doumont "14 bis"; 687

W

Wessex HCMK II A-083, 781
Westland Wessex FAU 070; 677, 701, 774
Westland Wessex FAU 071; 677
Westland Wessex FAU 072; 677, 755, 756
Westland Wessex FAU 073; 677
Westland Wessex FAU 074; 677
Westland Wessex FAU 075; 677
Westland Wessex FAU 076; 818
Westland Wessex FAU 077; 818
Westland Wessex FAU 078; 852
Westland Wessex FAU 079; 852
Westland Wessex FAU 080; 852

Índice general del segundo tomo

Segundo tomo

VOLUMEN I

Prefacio al segundo tomo de la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya **7**

Capítulo Primero

SE CREA LA FUERZA AÉREA MILITAR

La nueva Organización. Primeras maniobras de los cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Fin de los cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica. Se autoriza la compra de diez DH.C.1 "CHIPMUNK". El Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Militar. El Grupo "Alas sobre América". Los técnicos especialistas que integraban el Escalafón "C". La Promoción "Joaquín Suárez" es destinada al "Centro de Entrenamiento de Vuelo". La extraordinaria celebración del 17 de Marzo. Comienza el periodo de instrucción. La Fuerza Aérea cumple trabajos de aerofotogrametría. Todo el personal de la Aeronáutica Militar pasa a formar parte de la Fuerza Aérea Militar. El renacimiento de los "Grupos Tácticos". Se adapta a nuevos requerimientos el plan de estudios de la Escuela Técnica de Aeronáutica. El General Medardo R. Farías es nombrado Presidente de la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco. Redistribución de aviones PT-26 de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se crea el Museo Nacional de Aviación. Fue aprobado el nuevo reglamento de uniformes. Arriban por el M.D.A.P. diez aviones T-6D en tres C-124. Se recibe el primer avión DH C.1 "Chipmunk". Se crea la "Comisión Nacional de Aeropuertos". Período de maniobras del tercer año de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Fin de Cursos y Colación de grados en la Escuela Militar de Aeronáutica. El ascenso de dos Coroneles al Grado de Brigadier. Se adquieren dos helicópteros Bell H-13G **9 - 31**

Capítulo Segundo

EL GRAL. HERNÁN S. BARU INSPECTOR GRAL. DE LA FUERZA AÉREA

Se reciben los D.H.C1 "Chipmunk". Destino de los nuevos Alféreces. Comisión para estudiar la formación de un Club de la Fuerza Aérea. Cursos de pasaje de grado. El Gral. Hernán S. Barú es nombrado Inspector General de la Fuerza Aérea. El retiro del Cnel. Conrado A. Sáez. El Cnel. Gualberto F. Trelles, Jefe del Estado Mayor General. El adiestramiento y el entrenamiento en 1955. La pista del Aeródromo Militar "Gral. Artigas". El personal subalterno de la Fuerza Aérea. Estación de Radio en Rivera. La revolución en la Rep. Argentina de junio. Como se formó el Grupo de Aviación N° 1. Accidente de Aviación. El Brig. Mariano Rios Gianola es nombrado Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos. Se reciben los primeros Helicópteros y se crea el "Agrupamiento provisorio de Búsqueda y Rescate". Se crea el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico). El entrenamiento de los Grupos; primer accidente mortal con un F-51. Revolución y

Guerra Civil en República Argentina. P.L.U.N.A en Durazno. El vuelo por Instrumentos en los Grupos Tácticos, Accidente Mortal en un F-51. Un vuelo en C-47 hasta Costa Rica. Nuevos uniformes, maniobras y fin de Cursos para la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M.) Glauco Larre Borges" **33 - 58**

Capítulo Tercero

ARRIBAN LOS AVIONES A REACCIÓN

Cómo se gestó la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Se reincorpora al Cnel. Conrado A. Sáez. Creación de la misión de las FF.AA. en los Estados Unidos de América. Adquisición de aviones Piper. Ascensos dentro de la Promoción "Tte. Cnel. (P.A.M.) Glauco Larre Borges". Asciende a Brigadier el Cnel. Gualberto F. Trelles. Accidente en un T-6 de la Base Aérea No. 2. Museo Nacional de Aviación. Los cursos de pilotaje en la Escuela Militar de Aeronáutica. Misión de transporte en B-25. Fuerza Aérea Uruguaya, inscripción que en el futuro llevarán los aviones de Transporte. Accidente en la Escuela Militar de Aeronáutica. Asignaturas aeronáuticas de cursos para Mayores y Tenientes Coroneles en la Base Aérea No. 1. Contratación de una Compañía para inspeccionar aviones C-47 y F-51. Accidente mortal de un Cadete. Nuevas insignias de los diferentes Brevets. Curso de avión a reacción. Se funda el Club de la Fuerza Aérea. Accidente fatal en F-51. Cincuentenario del vuelo de Santos Dumont. Llegan los T-33. Se descubre el busto de Santos Dumont. Se califican los pilotos del Grupo No. 2 en T-33.Raíd Internacional. Se gradúa la Promoción "Mateo Tula Dufort". Fin de la Inspección General a los F-51. Accidente mortal en un T-6. El entrenamiento de vuelo en la Escuela Militar de Aeronáutica y la represión del contrabando. Conmemoración del Día de la Fuerza Aérea. Concentración Aeronáutica "Santos Dumont". Nuevo contrato a la misma firma para inspeccionar dos C-47. Aviones PT-26 para aeroclubes. Se reciben diez T-6G por el M.D.A.P. Desfile en Buenos Aires. Exposición aeronáutica **59 - 82**

Capítulo Cuarto

EL BRIG. GUALBERTO F. TRELLES INSPECTOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

Misión militar visita Asunción del Paraguay.Se nombra al Brig. Trelles, Inspector General de la Fuerza Aérea. Se crea la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo Los orígenes del antiguo S.A.S.F.A.La Banda Lisa de la Escuela Militar de Aeronáutica. Mejoras en la Base Aérea No.2. Maniobras y fin de Cursos de la Promoción "Tte.Cnel. Erling Olsen Böje". Nuevo B-25 para el Grupo No. 3. Se activa el Grupo de Aviación No.1. Se reciben tres B-25 por el M.D.A.P. Dos aviones Piper nuevos para la Fuerza Aérea. Integración del Grupo de Aviación N°1(Reconocimiento Táctico). Egreso de la Escuela Militar de Aeronáutica de dos Cabos Pilotos Aviadores Militares. Vuelos de represión de contrabando. Comienzo del año lectivo en la Escuela Militar de Aeronáutica. Comienzan a recibirse los F-80C. Accidente aéreo en Brasil que cobra seis vidas. Día de la Fuerza Aérea. El Brigadier Sánchez, Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos. Desfile aéreo y terrestre en Buenos Aires. Se redistribuyen los DHC.1 "Chipmunk" y se transforman PT-26 en PT-19. La Banda Lisa de la Escuela Militar de Aeronáutica desfila con el Cuerpo de Alumnos. Se reciben ocho aviones de combate F-80C. La Fuerza Aérea recibe dos parcelas en el Cementerio de Durazno. Se recibe el último F-80C. Accidente fatal en un

T-6. El Cnel. Juan C. Jorge asciende a Brigadier. El Personal Subalterno de la Fuerza Aérea. Fin de Cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica **83 - 101**

Capítulo Quinto

EL CNEL. CONRADO A. SÁEZ, INSPECTOR GENERAL DE LA FUERZA AÉREA

Pioneros de la Aviación. Museo Nacional de Aviación. Transmisión de mando y nombramiento de Inspector General Interino de la Fuerza Aérea al Cnel. Conrado A. Sáez. Actividad de estudios y vuelo en la Fuerza Aérea. Día de la Fuerza Aérea. Escuadrilla de exhibición. Calamidad nacional, las inundaciones de 1959. Oficiales de la Armada Argentina en el Grupo Nº 2. Se crea el Centro de Instrucción y Entrenamiento. El estado de los F-51, accidente mortal. Accidente en un B-25. Terminan sus cursos Oficiales Navales argentinos. Se crea el S.A.S.F.A. Cursos de pasaje de grado en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Creación de la Comisión Calificadora de Servicios Militares y Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea. Viaje de la Escuela Militar a Chile y Argentina. Fin de Cursos en la Escuela Militar de Aeronáutica. La consolidación de la Fuerza Aérea. Comienzo de la actividad y accidente fatal en un T-6. Conmemoración del 17 de marzo. Brigadier Conrado A. Sáez, Inspector General de la Fuerza Aérea. Edificio del Comando General, como nació. Los F- 51 son adquiridos por Bolivia. Desfile en Buenos Aires. Nuevamente el Grupo de Aviación Nº 1 (Rec. Tac.) desaparece de la Fuerza Aérea. Aniversario de la Independencia de México. Los servicios de mantenimiento se mudan a Carrasco. Misiones aéreas al extranjero. Primeros dos C-47 que recibe por el M.D.A.P., la Fuerza Aérea. Se gradúa la Promoción "Coralio C. Lacosta". El Cnel. Remo Laporta Jefe del Estado Mayor General. Nuevas jerarquías para el Personal Subalterno. Nuevos Oficiales al Centro de Instrucción y Entrenamiento. Invitación Boliviana. Vuelos a Buenos Aires y Río de Janeiro. Accidente mortal de un Cadete. Día de la Fuerza Aérea. Se comienza a formar la Banda de Músicos. Nuevo C-47D se recibe por el M.D.AP.; vuelos a Paraguay y Bolivia. Se adquieren aviones Cessna. Nueva distribución del Personal de la Fuerza Aérea. El Cnel Esteban Cristi asciende a General en retiro. Otro C-47 para el Grupo 4. Promoción "Cnel. Felipe Gutiérrez" **103 - 131**

Capítulo Sexto

AVIACIÓN MILITAR, 50 ANIVERSARIO

Se inaugura la nueva Sede de la Inspección General de la Fuerza Aérea en Boiso Lanza. Ascenso y dos C-47 B para el Grupo Nº 4. Orígenes de la Brigada de Seguridad Terrestre, hoy Brigada Aérea III, con el nacimiento de la Jefatura de Aeródromo Militar "Cap. Boiso Lanza". Servicio de Comunicaciones. El Cnel. Remo Laporta asciende a Brigadier. Accidente fatal y traslado de la División Mantenimiento. Ceremonia de entrega de dos C-47. Promoción Gral. (P.A.M.) Medardo R. Farías. Al Grupo de Aviación Nº 3, se le asignan C-47 como en 1947. El puente nuevo sobre el Río Yí y la División del Predio de la Base Aérea Nº 2. Destino para los Nuevos Oficiales egresados en diciembre. Colisión en vuelo de dos F-80. Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea. El Servicio de Comunicaciones y Electrónica de la Fuerza Aérea. Día de la Fuerza Aérea en su 50º Aniversario. Se recibe por el M.D.A.P. un nuevo C-47 B. Se reeditó el Histórico

Vuelo del Alf. Cesáreo L. Berisso 50 años después. Se recibe por el M.D.A.P. un C-47A y se dan de baja los B-25. Primer accidente fatal con helicóptero en heroico y arriesgado acto. Finalización de los Actos Conmemorativos del cincuentenario de la Fuerza Aérea. Promoción "Cincuentenario de la Aviación Militar". Nuevo asiento al ahora denominado Grupo de Búsqueda y Rescate. Nuevo y definitivo asiento para la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea. Se crean el Tribunal General de Honor y el Tribunal Especial de la Fuerza Aérea. Dos aviones T-33A son recibidos por el M.D.A.P. **133 - 155**

Capítulo Séptimo

EL NACIMIENTO DE NUESTRA VOCACIÓN ANTÁRTICA Y LA INTEGRACIÓN DE LOS COMANDOS AÉREOS

Se nombra un Jefe para el Grupo de Aviación N° 1 (Reconocimiento Táctico). Primer destino para la Promoción. "Cincuentenario de la Aviación Militar". Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea. 51° Aniversario de creación de la Fuerza Aérea. En la Escuela Militar de Aeronáutica perecen un Instructor y su alumno en un accidente de aviación. Se reciben dos helicópteros Hiller H-23F. Asciende a Brigadier el Cnel. (P.A.M.) Danilo E. Sena. Se accidenta un F-80, pereciendo su Piloto. Día de los Mártires de la Aviación Militar. Se modifica la denominación del Grupo de Aviación N°3. Se organiza el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Proyecto de ejecución de un vuelo al Polo Sur. El Brigadier Danilo E Sena Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos. Promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas". Resumen de las actividades de la Fuerza Aérea en 1964. Primeros Paracaidistas de la Fuerza Aérea. Primeros destinos como Jefes de Comandos Aéreos. Se organiza el Comando Aéreo de Material. Promoción "Bicentenario del Nacimiento de Artigas" en la Base Aérea No.2. Los actos del Día de la Fuerza Aérea. Comienza el año lectivo en las Escuelas de la Fuerza Aérea. Se recibe un C-47B por el M.D.A.P. La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea viaja a Asunción del Paraguay. Integración de los Comandos Aéreos. En accidente automovilístico fallece el Tte.Cnel. Milton Casella. Se recibe el primer Cessna 185, U-17A. El Servicio de Aeródromo. Llegan cuatro nuevos U-17A. Promoción " Gral. Victoriano Rovira". Resumen de la actividad y novedades de la Fuerza Aérea en 1965 **157 - 181**

Capítulo Octavo

EL GENERAL (P.A.M.) OSCAR D. GESTIDO: CONSEJERO NACIONAL DE GOBIERNO Y PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, POR MANDATO POPULAR

Accidente mortal por fallas en un F-80C. Vuelo a México ida y vuelta. Primer destino para la promoción «Gral. Victoriano Rovira». El Brigadier Remo Laporta es designado Inspector General de la Fuerza Aérea. Dos nuevos Oficiales de la Promoción «Gral. Victoriano Rovira». Se recibieron tres aviones Cessna U-17A. Se reciben dos helicópteros Hiller H-23F. Se nombraron dos comisiones para conmemorar el 50° aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica. Asciende a Brigadier el Cnel. (P.A.M.) Juan A.P. Villanueva. Medallas de oro para los Generales Berisso y Cristi. Redistribución de plazas del personal subalterno de la Fuerza Aérea. Actividad del Grupo de Aviación N° 2 (Caza). El cincuentenario de la Escuela Militar de Aeronáutica. Promoción «Cincuentenario de la

Creación de la Escuela Militar de Aeronáutica». Resumen de la Actividad de vuelo y novedades de la Fuerza Aérea en 1966. Comando Aero Táctico. Comando Aéreo de Entrenamiento. Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Escuela Militar de Aeronáutica. Escuela Técnica de Aeronáutica. Comando Aéreo de Material. Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento. Brigada de Comunicaciones y Electrónica. Reabrió el Museo Aeronáutico en su nuevo local. La Fuerza Aérea interviene el Aeropuerto Nacional de Carrasco. El Gral. (PAM) (R) Oscar D. Gestido, Presidente de la República. El Brig. Danilo E. Sena es designado Inspector General de la Fuerza Aérea. Día de la Fuerza Aérea. El Brig. Remo Laporta Delegado ante la Junta Interamericana de Defensa. Conferencia de Jefes de Estado en Punta del Este. El Cnel. (PAM) Alberto L. García, Director General de PLUNA . Expropiación y ocupación destinada a la ampliación del Aeródromo Militar "Tte. 2do. Mario W. Parallada". Jefes y Oficial de la Fuerza Aérea prestando servicios en el Ministerio de Relaciones Exteriores. El Cnel. (PAM) Fernando R. Blanco Jefe del Estado Mayor General. Homenaje a los caídos en el cumplimiento del deber. Se suspende las misiones y becas al exterior. Medidas prontas de seguridad. Se reorganiza e integra el Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea. Traslado a Salto de un Batallón de Infantería. El fallecimiento del Presidente de la República Gral. (PAM) Oscar Diego Gestido. Promoción «Cnel. José Luis Ibarra» . Resumen de la actividad de vuelo y novedadesde la Fuerza Aérea en 1967. Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Escuela Militar de Aeronáutica. Escuela Técnica de Aeronáutica **183 - 209**

Capítulo Noveno

LA FUERZA AÉREA COMIENZA A DESEMPEÑAR FUNCIONES FUERA DE SU ÁMBIO NATURAL

Nuevo Jefe de Estado Mayor General. Agregados Aeronáuticos a embajadas uruguayas en países amigos. Becas de estudio en la Zona del Canal de Panamá . Día de la Fuerza Aérea. Los orígenes de los Servicios de Tutela Social y de Viviendas de las FF.AA. Precursores y Beneméritos de la Aeronáutica Uruguaya. Asciende a Brigadier el Cnel.(PAM) José Pérez Caldas. La Escuadrilla Acrobática es enviada al Paraguay. Creación del Comando Operativo de Movilización de Personal de Teléfonos de U.T.E. Día de los Mártires de la Aviación Militar. Creación de la Dirección de Infraestructura de la Fuerza Aérea. Al C.O.M.P.T.U.T.E le asignan otras tareas. Falla de motor de un T-33 con feliz aterrizaje en un camino vecinal. La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea. Elección de nuevos aviones de transporte liviano para la Fuerza Aérea. Promoción «Capitán de Fragata José Carrasco Galeano». Resumen de la actividad de vuelo y novedades de la Fuerza Aérea en 1968. Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Escuela Militar de Aeronáutica. Escuela Técnica de Aeronáutica. La estructura del Servicio Sanitario de la Fuerza Aérea en 1969. Aeródromo Militar «Cap. J.M. Boiso Lanza». Escuela Militar de Aeronáutica. Brigada Aérea I. Brigada Aérea II. El Grupo de Aviación Nº 1 (Reconocimiento Táctico), cambió de denominación. Día de la Fuerza Aérea. Los dos nuevos Beechcraft «Queen Air» U-8F arriban en vuelo al país. Cesa el C.O.M.P.T.U.T.E.. Primer personal militar femenino de la Fuerza Aérea. Ascenso dentro de la Promoción «C/F José Carrasco Galeano». Creación del área de control de vuelo «Durazno Control». Los aeródromos de «La Calera» y «Cerro Chapeu» administrados por la Fuerza Aérea. Se reciben aviones

Lockheed T-33A por el M.D.A.P. IX CONJEFAMER. Medidas Prontas de Seguridad. Cursos de Estado Mayor en los Estados Unidos. Accidente fatal en un F-80. Ocupación por la Fuerza Aérea de cinco aeródromos en el interior. La subversión comienza a involucrar a la Fuerza Aérea. La Banda de Músicos la Fuerza Aérea viaja a San Pablo, Brasil. El Presidente de la República, Piloto Aviador en la Fuerza Aérea. Misión en Holanda. Se reciben cinco aviones Cessna T-41D. El copamiento de la ciudad de Pando. Agrupamiento Especial. El Grupo de Aviación Nº5 (Búsqueda y Rescate) en ayuda de la Policía. Promoción «General Don Oscar D. Gestido». Misión Oficial del Agrupamiento Especial a Holanda. Cambio de denominación de la Inspección General de la Fuerza Aérea. Cambio de emplazamiento del monumento «A la Aviación Vanguardia de la Patria». El Brig. José Pérez Caldas es designado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Los Fokker F-27 en vuelo hacia Uruguay. Alta y redistribución de aviones. Luctuoso accidente de un avión de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, donde perecen trece Oficiales de nuestra Fuerza Aérea. Asciende a Brigadier el Cnel.(PAM) Dante Paladini. Se reciben por el Pacto M.D.A.P. dos aviones T-33A por vía marítima. Curso de Instrucción en Aviones F-27. Misión humanitaria de dos C-47 en el Perú. Se designa una Comisión para estudiar el transporte aéreo de pasajeros en el Uruguay. Creación de la Dirección de Transporte Aéreo Militar Uruguayo (T.A.M.U.). Se autoriza a la Fuerza Aérea a realizar servicios de transporte aéreo regular en coordinación con PLUNA. Se recibe un avión C-47A por el Pacto M.D.A.P. Las perturbaciones que va ocasionando la subversión en la Fuerza Aérea. Se negocia la compra de dos aviones Fairchild FH-227D, por stock de arroz. Se reciben dos C-47B por el M.D.A.P. en la Zona del Canal de Panamá y son traídos en vuelo por tripulaciones uruguayas. El Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan Director General de Aviación Civil. Se recibe un simulador de vuelo por el pacto M.D.A.P. Cursos y adjudicación de helicópteros UH-1H por el pacto M.D.A.P. Promoción «Señor José Batlle y Ordóñez. Resumen de la actividad de vuelo de la Fuerza Aérea y novedades de Brigada Aérea I en 1970. Brigada Aérea I. El Brig.(R) Danilo E. Sena Director General Interventor de PLUNA. Nuevo Alférez (PAM) de la Fuerza Aérea en la Promoción «Sr. José Batlle y Ordoñez». Nuevo avión Cessna T-41D: Día de la Fuerza Aérea. Revista de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. El Brig.(R) Danilo Sena, Ministro del Interior. Tres aviones Douglas DC-3 de PLUNA pasan a formar parte de la Fuerza Aérea. Distribución del número de efectivos del personal subalterno de la Fuerza Aérea **211 - 268**

Capítulo Décimo

LA FUERZA AÉREA Y LA LUCHA ANTISUBVERSIVA

Se recibe por el Pacto M.D.A.P. el último Cessna T-41D. La Unidad de Servicio de Aeródromo «Cap. Boiso Lanza» (U.S.A.C.B.L.) se transforma en una Unidad operativa terrestre. El Brig. Juan C. Jorge Director General Interventor de PLUNA. Misión a los Estados Unidos de recepción, cursos y traslado al país de dos aviones Fairchild FH-227 D y repuestos. Fallece el Gral. Aviador Militar y Aeronáuta Cesáreo L. Berisso. La Fuerzas Armadas asumen la conducción de la lucha antisubversiva. Accidente fatal con un T-33. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica «Dr. Feliciano Viera». Alta de un avión Aero Commander 680. La Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas y el Estado Mayor Conjunto. Resumen de la Actividad de vuelo en 1971. Primeros miembros

de la Fuerza con destino en el ESMACO. Se amplían los cometidos de la Comisión Nacional de Aeropuertos. Nuevo Alférez (NDR) de la Fuerza Aérea en la Promoción «Dr. Feliciano Viera». Los orígenes del Aeropuerto de Alternativa de Durazno. Día de la Fuerza Aérea. Se declara el Estado de Guerra Interno. Asciende a Brigadier el Cnel. (PAM) José P. Jaume.Ley de Seguridad del Estado y el Orden Interno. Se incauta un avión bimotor Cessna 310 que pertenecía a la subversión. Nuevo entrenador sintético para la E.M.A. Grave accidente con un T-33, fallecen sus pilotos. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica «Gral. (PAM) don Cesáreo L. Berisso". El accidente de la Cordillera de Los Andes. El Dr. Eduardo D. Gaggero Abogado Asesor Letrado de la Fuerza Aérea. Adquisición de un inmueble para el T.A.M.U. Algunos aspectos de la lucha antisubversiva de la Fuerza Aérea durante 1972. Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1972 **269 - 296**

Capítulo Decimoprimero

LA FUERZA AÉREA EN EL GOBIERNO CÍVICO-MILITAR

Edificio de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. La Fuerza Aérea y los hechos de febrero de 1973. Adjudicación de trabajos para importantes construcciones en la Escuela Militar de Aeronáutica. Fue designado Presidente de la Comisión Nacional de Aeropuertos el Brig. José P. Jaume. Conmemoración del Día de la Fuerza Aérea. Se autoriza la compra de un Fairchild FH -227. Los aviones Beechcraft U-8 pasaron a la Escuela Militar de Aeronáutica. Se crea el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento. Se instituyó la Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN). Creación del Club de Sub Oficiales de la Fuerza Aérea. Nombramiento de Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea en Organismos y Entes Autónomos. La Disolución de las Cámaras. Se adquiere un helicóptero UH-1H. Reglamentación del Artículo 108 de la Ley Nº 14.106. Comisión Mixta del Palmar (COMIPAL). Recepción en los Estados Unidos y traslado hacia Uruguay del avión Fairchild FH- 227 FAU 572. Número de efectivos del personal subalterno (PAM), (TE) y (SG) de la Fuerza Aérea al 25 de setiembre de 1973. Se establece una Doctrina Nacional en materia de Política Aeronáutica. El Tte.Cnel. (P.A.M.) Raúl V. Sampedro Director de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores. Promoción "Gral. (PAM) Esteban Cristi". El Poder Ejecutivo encomendó a la Fuerza Aérea la reestructuración del Ente Autónomo PLUNA. Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1973. Los aviones Fokker F-27 y Fairchild FH-227 dando servicios en rutas internacionales de PLUNA. Oficiales Superiores, Jefes y Oficiales de la Fuerza Aérea en destinos fuera del ámbito de la institución. Destinos de Oficiales Superiores y Jefe en PLUNA. Destino de un Jefe en la Dirección de Meteorología del Uruguay. El Club de la Fuerza Aérea adquiere su sede balnearia. Se adjudican las obras del Aeropuerto de Alternativa en Durazno. El Brigadier José Pérez Caldas asciende a Brigadier General el Brig. Gral. Dante Paladini Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. El Cnel. (PAM) Raúl J. Bendahan es designado Jefe del Estado Mayor General. Día de la Fuerza Aérea. Ley Nº 14.157, Orgánica de las Fuerzas Armadas. Se actualizan las normas de Política Aeronáutica de la República. Ascienden a Brigadier los Coroneles (PAM) Raúl J. Bendahan y José D. Cardozo. El Cnel. (PAM) Walther Machado Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores. Se da de alta en la Fuerza Aérea un avión bimotor Piper «Apa-

che». Designación de Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea en altos cargos de Entes Autónomos y Administración Pública. Nuevas Agregadurías Aeronáuticas en países amigos servidas por la Fuerza Aérea. Insólito y desatinado episodio que protagonizó un oficial de la Escuela Militar de Aeronáutica. El Brig.Gral. José Pérez Caldas es designado Embajador en los Estados Unidos de América. Se da de alta en la Fuerza Aérea un avión Cessna 182A. Se destinan a Oficiales Superiores de la Fuerza Aérea como Oficiales de Enlace en Entes Autónomos. El Ing. Aeronáutico Mr. Max Holste asesor de la Fuerza Aérea. Un Oficial Superior de la Fuerza Aérea en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). El Cnel. (PAM) Nilo W. Amestoy fue designado Director General de Meteorología del Uruguay. Se adquiere una nueva sede para la E.T.A. Promoción «Brigadier General Manuel Oribe». Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1974. Se recibió el inmueble donde la E.T.A. tiene su sede. Nuevos Alféreces de la Fuerza Aérea en la Promoción«Brigadier General Manuel Oribe». Curso de Oficiales de Reserva de la Fuerza Aérea. Día de la Fuerza Aérea. Trágico accidente en un avión T-6. El Museo Aeronáutico interviene en la exposición Expo Salto 75' y edita un cuaderno histórico. Se crea la Comisión Nacional de Política Aeronáutica. Se accidenta, sin consecuencias personales para su tripulación, el avión Cessna 310 U-3A FAU 502. El Tribunal Superior de Ascensos y Recursos de la Fuerza Aérea y la Comisión. Calificadora de Servicios Militares de la Fuerza Aérea pasan a depender del Comando General de la Fuerza Aérea. Se crea un Grupo de Instructores de Paracaidismo. Se crea el Centro de Investigación y Difusión Aeronáutico- Espacial (CIDA-E). Puesta en servicio del Panteón de la Fuerza Aérea y traslado de los restos mortales del Cap. Juan Manuel Boiso Lanza. Se adquieren en Brasil cinco aviones EMBRAER Bandeirante C-95. Cursos y Misión de Traslado de aviones C-95. Se publicó el libro «Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya». Colisión en vuelo de dos T-6. Arriban los restantes aviones Bandeirante C-95. Se designan los Miembros del Consejo Directivo Provisorio del Instituto Antártico Uruguayo. Promoción «Sesquicentenario de los Hechos Históricos de 1825». La actividad del Grupo de Aviación No. 2 (Caza) en 1975. Integración y actividad del Grupo de Aviación No. 5 (Búsqueda y Rescate) en 1975. Novedades en la infraestructura de la Fuerza Aérea en 1975. Número de horas voladas por la Fuerza Aérea en 1975. Se crea el Grupo de Aviación No. 6 (Transporte). Cursos de Piloto Instructor de Aviones A-37. Curso de Oficial de Mantenimiento de Aviones A-37en los Estados Unidos. Asciende a Alf. (NDR) un alumno de la E.M.A. Asciende a Alf. (PAM) de Res. un alumno de la E.M.A. Trágica muerte de un Oficial paracaidista de la Fuerza Aérea. Asciende a Brigadier el Cnel. (PAM) Jorge A. Borad. El Cap. (R) Dr. Alberto Demicheli, Presidente de la República. Se crea el Estado Mayor Personal del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Misión Oficial de Estudios sobre aviones A-37. Se reciben seis helicópteros UH-1B. El Brig. Jorge A. Borad Presidente de ANCAP. Grave accidente por indisciplina de vuelo en un Cessna T-41. Recepción y traslado en vuelo de los dos primeros Cessna A-37. El Museo Aeronáutico organiza y lleva a cabo la «Aero Expo 76». La Fuerza Aérea selecciona el avión Beechcraft T-34 «Mentor» como entrenador para la Escuela Militar de Aeronáutica. Se pone en funcionamiento la Escuela de Seguridad y Defensa Nacional (ESEDENA). Se crea la Medalla «Al Mérito Aeronáutico» de la Fuerza Aérea. Recepción y traslado en vuelo de los restantes seis A-37. Promoción «Joaquín C. Sánchez» de la Escuela Militar de Aeronáu-

tica. El Apoyo de la Fuerza Aérea a PLUNA. Convenio con la Fuerza Aérea Argentina para la adquisición de aviones North American F-86F "Sabre". Dos nuevos Alféreces de la Promoción «Joaquín C. Sánchez». La XVII CONJEFAMER en Uruguay. Se inauguran las nuevas pistas de Durazno. Creación del Departamento de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea. Se recibe el primer T-34A «Mentor». Trágico accidente con un Bandeirante. Se da de alta un avión Cessna 170B. El Aeropuerto Nacional de Carrasco pasa a denominarse Aeropuerto Internacional de Carrasco. Por primera vez se usó Durazno como aeropuerto de alternativa en esta segunda época de su historia. El Cnel. (PAM) Nery Egaña es designado Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores. Aero - Expo 77. Promoción «General Alfonso Montero Pérez» de la Escuela Militar de Aeronáutica. Realizaciones de la Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN) **297 - 367**

Capítulo Decimosegundo

LA FUERZA AÉREA CON SU LEY ORGÁNICA

El Cnel.(Av.) Luis E. Revello es designado Agregado Aeronáutico en Chile. Se aprueba la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea. Cambios de jerarquías. El Tte.Gral. (Av.) Raúl J. Bendahan Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Homenaje al Tte.Gral (Av.) (R) Dante Paladini. Gravísimo accidente de un C-47 en Artigas. Se crean los Regimientos Tácticos Nº 1 y Nº 2. Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Manuel E. Buadas. Se reglamenta la Organización de las Brigadas Aéreas. Se reciben los aviones Beechcraft T-34B «Mentor». Se reciben por donación dos aviones T-6 desde Chile. Se otorga a tres pioneros de la aviación la medalla «Al Mérito Aeronáutico». El Cnel. (Av.) Eugenio Sclavo, Director General de PLUNA; El Cnel. (Av.) Julio Uría, Director Ejecutivo para Planes y Operaciones. Pilotos y Navegantes de la Fuerza Aérea volando en PLUNA.El Tte.Gral. (Av.) (R) Dante Paladini Embajador en Chile. Se designa al Cnel. (Av.) Héctor Calafí miembro del Directorio Interventor de la Administración Nacional de Puertos. Grupo Fotográfico de la Fuerza Aérea. Se recibe un avión Bandeirante por compra directa. El Cnel. (Av.) Luis A. Charquero nuevo Director de Correos. Se reciben cinco aviones Beechcraft U-8F por compra directa. Homenaje de la Fuerza Aérea al Arma de Ingenieros del Ejército. Promoción «Comandante Jean Mermoz» de la Escuela Militar de Aeronáutica. Se asigna un avión U8-F a la D.G.I.A. Ascensos de alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Comandante Jean Mermoz» Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Hebert R. Pampillón. El Cnel. (Av.) Carlos P. Pache Vicepresidente del Directorio del Banco Hipotecario del Uruguay. Cambios en la Infraestructura del Aeródromo «Boiso Lanza». Llamado al Personal Subalterno de la Fuerza Aérea con el objeto de realizar un Curso de Oficiales Aviadores de Reserva. Se incluyeron dos oficiales de la Fuerza Aérea de Guatemala en el Curso de Vuelo Avanzado. Asciende a Alférez de Banda de la Fuerza Aérea un Sgto. 1º (TE) de la Banda de Músicos de la Institución. Avión Cessna 310L FAU 542 en uso por la Fuerza Aérea. Se inauguró la aeroestación del Aeropuerto de Rivera. Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 561 a Holanda. El Campo de «La Carolina». Avión Cessna 182A para la Fuerza Aérea. Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 561 de Holanda a Uruguay. Se crea la Brigada de Seguridad Terrestre y el Grupo de Base Aérea del Aeródromo Militar «Capitán Boiso Lanza». Promoción «May. Pablo Zufriateguy» de la

Escuela Militar de Aeronáutica. Viviendas de recreo en el Parque Nacional de Santa Teresa. Otros aviadores de la Fuerza Aérea volando en PLUNA. El Grupo de Aviación Nº 2 (Caza) se muda a Durazno. Misión de inteligencia de la Fuerza Aérea a Bogotá en un avión de PLUNA. Cadetes y Oficiales extranjeros estudiando en la Fuerza Aérea Uruguaya. Se inauguran dos pabellones para alojamiento en la Brigada II. El Cnel. (Av.) Dewar Viña nuevo Director Nacional de Correos. Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Walther Machado. Se adquieren en Chile y se traen en vuelo cuatro T-34. El Cnel. (Av.) Pedro R. Rivero, Director General de Secretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores. Se le asigna material de vuelo al Grupo de Aviación Nº1 (Instrucción y Entrenamiento). Se lleva el Fairchild FAU 572 a los Estados Unidos para efectuarle un «overhaul». Se crea la Comisión Receptora e Investigadora de Denuncias OVNI (C.R.I.D.O.V.N.I.). Misión de vuelo «ferry» en el Fokker FAU 560 a Holanda. Se crea la «Orden Militar al Mérito Tenientes de Artigas». Oficiales de la Armada Pilotos Aviadores Militares en la Fuerza Aérea. Promoción «Sesquicentenario de la Jura de la Constitución de 1830» de la Escuela Militar de Aeronáutica. Vuelan dos helicópteros Bell 212 de la Fuerza Aérea desde los Estados Unidos al Uruguay. Se dan de alta y asignan dos aviones T-34B. Ascenso de un alumno de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Sesquincentenario de la Jura de la Constitución de 1830». Día de la Fuerza Aérea y Medalla «Al Mérito Aeronáutico». La Fuerza Aérea adquiere un avión Gates Learjet 35 A en Estados Unidos. El Tte.Gral. (Av.) José D. Cardozo Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Vuelo a Lagos, Nigeria, en el Learjet FAU 500. Se reciben los dos primeros aviones IA-58 «Pucará» de un total de seis adquiridos en la República Argentina. Viviendas para el Personal Superior de la Fuerza Aérea en el Barrio Miramar. El Tte.Gral. (Av.) (R) Raúl J. Bendahan es designado Consejero de Estado. Se reciben los tres primeros Aviocar C-212 españoles. Se reciben tres nuevos «Pucará». Vuelo «ferry» de los Estados Unidos al Uruguay del Fairchild FAU 572. Ceremonia de recepción en Córdoba del último Pucará. Se inauguró la aeroestación del aeropuerto de Melo. Arribó a Carrasco el cuarto Aviocar Promoción «Mayor Simón del Pino» de la E.M.A. Cambia la denominación del Grupo de Aviación Nº1 (Inst. y Entr.) Se crea el C.I.E.V.A. Plaza de la Aviación Nacional. La bandera uruguaya en el Polo Sur. Vuelo «ferry» del quinto y último Aviocar, FAU 534. El Tte.Gral. (Av.) Manuel E. Buadas Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Los Coroneles Fernando J. Arbe y Wilder Jackson ascienden a Brig.Gral. (Av.). Ascenso de diez alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica en la Promoción «Mayor Simón del Pino». Se accidenta y fallece un paracaidista del Ejército en un Fokker de la Fuerza Aérea. El Tte.Gral. (Av.) (R) José D. Cardozo fue designado por el Poder Ejecutivo. Presidente del Banco de la República Oriental del Uruguay. El Cnel. (Av.) Julio C. Loureiro Director General de PLUNA. El Servicio de Tutela Social de las Fuerzas Armadas. El Grupo de Aviación No.1 (Ataque) da de baja sus aviones de instrucción y entrenamiento. Se crea el Regimiento Técnico de Armamentos y Explosivos de la Fuerza Aérea. Trágico accidente en un helicóptero UH-1B. Operativo de ayuda al Paraguay. Se habilitan mejoras edilicias en el Aeródromo «Cap. Boiso Lanza». Se da de alta y asigna un avión T-34B. Se crea la compañía del Comando y Cuartel General. Clausura de Cursos en la Brigada Aérea II. Promoción "Capitán Manuel Lavalleja" de la Escuela Militar de Aeronáutica. Viaje de evaluación a la Antártida. Nuevos Alféreces en la Promoción «Cap. Manuel

Lavalleja» de la Escuela Militar de la Aeronáutica. Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Julio C. Loureiro. El Cnel. (Av.) Raúl V. Sampedro Vicepresidente del Banco Hipotecario del Uruguay. El Cnel. (Av.) Miguel A. Suñol Sub Director General de P.L.U.N.A. Nombramiento de Directores Ejecutivos en P.L.U.N.A. Se libraron al uso varios edificios en diferentes bases de la Fuerza Aérea. Integración del Escalafón Aerotécnico de la Fuerza Aérea. Grave accidente de dos aviones A-37B. Se dio de alta un nuevo T-34B "Mentor" **369 - 441**

Capítulo Decimotercero

LA FUERZA AÉREA EN LA ANTÁRTIDA

Primera Misión Aérea al Continente Blanco. Día de la Fuerza Aérea. Inauguración de la Plaza de la Aviación Nacional. El fallecimiento del Brig.Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges. Desarrollo de la informática en la Fuerza Aérea. Vuelo a Panamá en el Learjet.Promoción "Brig. Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges" de la Escuela Militar de Aeronáutica. El entrenamiento de vuelo en el año 1984. Asciende a Brig.Gral. (Av.) el Cnel. (Av.) Luis E. Revello. Los Oficiales de la Fuerza Aérea que ocupaban puestos fuera de la institución, regresan a la misma . Ascenso del Sgto. 1º (S.G) Luciano M. Martínez al grado de Alf. (BFA). Día de la Fuerza Aérea. A la Antártida en Aviocar C-212. Permuta de aviones con la Aviación Naval. Distribución de los aviones de la Fuerza Aérea en 1985. Misión de vuelo a México de socorro y auxilio por terremoto. El Tte. Gral. (Av.) Fernando J. Arbe, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. El Brig. Gral. (Av.) Wilder Jackson Vice-Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Aeropuerto Departamental de Tacuarembó. Curso Básico de Paracaidismo Militar. Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez" de la Escuela Militar de Aeronáutica. El entrenamiento de vuelo en el año 1985. Reciben sus despachos de Alféreces de la Fuerza Aérea dos alumnos aviadores de la Promoción "Brigadier Oscar M. Sánchez". Ascenso al Grado de Brig. Gral. (Av.) a los Cneles. (Av.) Carlos P. Pache y Rafael L. Orique. Día de la Fuerza Aérea. Ley que sustituye, modifica y deroga artículos de las Leyes Orgánicas de las Fuerzas Armadas y de la Fuerza Aérea. Viviendas para el Personal Subalterno en la Ruta 101. Se crea el Servicio de Bienestar Social de la Fuerza Aérea. Vuelos especiales con el Learjet FAU 500 en 1986. Reasignación del avión Beechcraft U-8F FAU 546. Promoción "Brigadier General (Aviador) Gualberto F. Trelles" de la E.M.A. El convenio TAMU-PLUNA en 1986. Modificaciones que impuso la Ley No. 15.848 en la Fuerza Aérea. Vuelos a la Antártida en 1987. Festejos extraordinarios en el 74º aniversario de la Fuerza Aérea. Vuelo a Lima en el Learjet FAU 500. Misiones sanitarias a Nueva York y Río de Janeiro en el Learjet FAU 500. Trágica colisión en vuelo de dos aviones A-37. Vuelo logístico a Belem do Pará, Brasil. Vuelo presidencial a Centroamérica. Promoción "Brigadier Conrado A. Sáez". El entrenamiento de vuelo en el año 1987 **443 - 485**

Capítulo Decimocuarto

FUERZA AÉREA 75º ANIVERSARIO

Se reciben en los Estados Unidos dos aviones A-37B. Viviendas para el Personal Subalterno en la Avda. Don Pedro de Mendoza. 75º Aniversario de la Fuerza Aérea. A fin de dejar constancia de la celebración, se dispusieron dos medidas trascendentes: primero acuñar una medalla conmemorativa y segundo editar un libro conmemorativo. Medalla Conmemorativa del 75º Aniversario de la F.A.U. Libro conmemorativo. Ceremonias y eventos conmemorativos del 75º aniversario de la F.A.U. Otros eventos conmemorativos del 75º aniversario de la F.A.U. en el correr del año 1988. El Papa Juan Pablo II vuela en un avión de la F.A.U. El Brig. Gral. (Av.) Julio C. Loureiro Vice Comandante en Jefe de la F.A.U. Se creó la División de Cuartel General. Se dio de baja el último C-47 de la Fuerza Aérea. La Fuerza Aérea vendió el Gates Learjet a una firma estadounidense. Accidente mayor en el T-6 FAU 340. Inauguración del Salón de Honor y Galería de Autoridades del Comando General de la Fuerza Aérea. Convenio TAMU- PLUNA en 1988. El apoyo logístico al Instituto Antártico Uruguayo en 1988. Promoción "75º Aniversario de la Fuerza Aérea Uruguaya". Inventario de aeronaves de la Fuerza Aérea a fines de 1988. El entrenamiento de vuelo en 1988. Se reasignan aviones a la E.M.A. y al C.I.E.V.A. Se reciben en los Estados Unidos seis aviones A-37B. Quinto aniversario de los vuelos a la Antártida. El Brig.Gral. (Av.) Carlos P. Pache en la Antártida. Los nuevos Alféreces no son destinados al C.I.E.V.A. Cuadro de distribución de vacantes de personal subalterno en junio de 1989. Ejercicios conjuntos del Grupo de Aviación Nº2 (Caza) con el 24º Tactical Air . Se dan de alta cinco aviones Lockheed T-33 A. Promoción "Capitán Manuel Freire" de la E.M. de Aeronáutica. El entrenamiento de vuelo en 1989. Convenio TAMU – PLUNA en 1989. Inauguración de la sala de partidas del Aeropuerto Internacional de Carrasco y otras obras. Los Coroneles (Avs.) Raúl V. Sampedro y Werner A. Malatés asciendan al grado de Brigadier General (Av.). Ceremonia de despedida del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Tte. Gral. (Av.) Fernando J. Arbe, que pasó a retiro por imperio de la Ley. El Vice Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Brig. Gral. (Av.) Julio C. Loureiro encargado del Despacho del Comando General de la Fuerza Aérea. El Tte.Gral. (Av.) Carlos P. Pache Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya. Visita del Sr. Jefe del Estado Mayor de

la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América, Gral. Larry Welch. Día de la Fuerza Aérea. Visita a la Brigada Aérea II y vuelo en A-37 B del Sr. Presidente de la República. Nuevamente concurren al extranjero oficiales egresados de la E.M.A. El Brig.Gral. (Av.) Rafael L. Orique, Vice Comandante en Jefe de la F.A.U.
Nuevos ejercicios conjuntos de los Grupos de Aviación Nos. 1 y 2 con el 24º Tactical. Air Support Squadron "Golden Jaguars" de las USAF. Visita del Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Argentina. Agregadurías Aeronáuticas en el extranjero. Visita del Air Chief Marshall de la Royal Air Force. 20 de noviembre, fecha de la Escuela Militar de Aeronáutica. El Tte.Gral. (Av.) Carlos P. Pache en la Galería de Honor de la Escuela de las Américas en Fort Benning, Estados Unidos. Promoción "Teniente General (Av.) don José D. Cardozo". El entrenamiento de vuelo en 1990. Algunas Misiones de los Grupos de Transporte en Apoyo de Entidades Ajenas a la Fuerza Aérea en 1990. Se regulariza por la Ley 16.170 la situación de los oficiales que habían egresado de la E.M.A. a partir de 1972 en el Escalafón "B". Se modifica la organización de la Fuerza Aérea. Nueva organización del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Organización de los nuevos Comandos Aéreos. Accidente mayor con un Bandeirante. Avión Cessna 206 del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca es dado de alta en comodato en la Fuerza Aérea. Se reciben por donación del Ejercito del Aire de España 17 aviones Beechcraft T-34A "Mentor". Los Coroneles (Avs.) Dinor R. Ramírez y Miguel A. Suñol ascienden al grado de Brigadier General (Av.). Día de la Fuerza Aérea. Por tercera vez oficiales egresados de la E.M.A. concurren al extranjero. Se condecora con la Medalla al Mérito Aeronáutico al Señor Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire del Reino de España. La Escuela Técnica de Aeronáutica jerarquiza a sus egresados. Se comete al Ministerio de Defensa Nacional el llamado a Licitación Pública para la concesión de servicios de transporte aéreo público interno de carácter regular. Creación de la Escuela de Vuelo Avanzado. Se toman medidas ante la próxima incorporación de los aviones C-130 "Hércules". Se crea el Servicio Meteorológico de la Fuerza Aérea. Se crea la Dirección de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea. Cessna 172 C "Skyhawk" para la Fuerza Aérea. El Servicio de Aerofotogrametría pasa a denominarse Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales y, se aprueba su Reglamento Orgánico. Misión de Asistencia Técnica Profesional a la Aeronáutica del Paraguay. Se crea una Escuadrilla de Enlace en la Brigada Aérea II. El Grupo de Aviación No. 3 (Transporte) durante 1991. 75º aniversario de la Escuela Militar de Aeronáutica firma del Convenio entre la Universidad de la República y la Fuerza Aérea Uruguaya. Promoción "Capitán Jacinto Trápani". La Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo en 1991. Promoción May. (TEA) Antonio Falcone de la E.T.A. El entrenamiento de vuelo en 1991 **493 - 558**

Capítulo Decimoquinto

LA FUERZA AÉREA CON AVIONES C-130 "HÉRCULES"

Cursos sobre el avión C-130 en la República Argentina. Oficiales egresados de la E.M.A. con diversos destinos en la Fuerza Aérea y en el exterior. La medalla "Al Mérito Aeronáutico" se transforma en Condecoración con dos categorías. Se matriculan dos T-34A. Día de la Fuerza Aérea. Firma del convenio por el cual los Estados Unidos Donan a Uruguay dos aviones C-130B. Se recibe el primer Lockheed C-130B. Pasan en comisión a la Armada

Nacional dos T-34A. Personal Superior y Subalterno de la F.A.U. en Misión de Paz a Camboya. Ascenso del Cbo. 2da. (S.G) Bartolo Aguilar al grado de Alf. (BFA). Por primera vez se conmemora el 10 de julio como aniversario de la Brigada Aérea II. Cambian las denominaciones de las jerarquías del Personal Aerotécnico. Se recibe el segundo C-130B FAU 592, traído en vuelo "ferry" por tripulación uruguaya. Se adquieren seis aviones suizos Pilatus PC-7 de entrenamiento avanzado. Convenio celebrado entre el Comando General de la Fuerza Aérea y el Comando General de la Armada. Creación del Servicio de Búsqueda y Salvamento. Convenio. Estructuras jerárquicas y efectivos de los escalafones del personal subalterno de la Fuerza Aérea. Misión de vuelo en C-130 a Camboya por cuatro continentes. Se reciben los Pilatus PC-7. Primeros vuelos a la Antártida en C-130B, con traslado de un helicóptero. Promoción "Capitán Gregorio Sanabria" de la Escuela Militar de Aeronáutica. Primer destino de los Oficiales del Cuerpo Aéreo de la Promoción "Capitán Gregorio Sanabria". El entrenamiento de vuelo 1992. Vuelo a la Antártida con el Sr. Presidente de la República según el relato del autor escrito luego del viaje. Accidente fatal con el último T-6. Relevos en Camboya. Día de la Fuerza Aérea. Evacuación de un accidentado argentino en la Antártida por un helicóptero uruguayo. Personal Superior y Subalterno de la F.A.U. en Misión de Paz a Mozambique; primer contingente. 57º Aniversario de la Brigada Aérea I. El Presidente de la República vuela en un Pilatus PC-7. Inauguración en Malvín de una estela dedicada al Gral. Cesáreo L Berisso. Accidente con un Pucará en el Lago del Rincón del Bonete en el cual fallecen sus tripulantes. Un helicóptero de la Fuerza Aérea rescata a cinco personas de un terrible incendio en el edificio de la UTE. Se condecora a los protagonistas del rescate en el Palacio de la Luz. Se condecora al pabellón del Grupo de Aviación No.5 (Búsqueda y Rescate). Ceremonia de imposición de condecoraciones. Personal Superior y Subalterno de la F.A.U. en misión de Paz en Mozambique Segundo Contingente. Promoción "Capitán Manuel Meléndez" de la Escuela Militar de Aeronáutica. El entrenamiento de vuelo en el año 1993. Se inauguró el alojamiento del Personal Subalterno de la Brigada de Seguridad Terrestre. La Fuerza Aérea y la investigación científica en la Antártida. El Tte.Gral. (Av.) Raúl V. Sampedro Comandante en Jefe de la F.A.U. Brig. Gral. (Av.) Werner A. Malatés, Vice Comandante en Jefe de la F.A.U. Los Coroneles (Avs.) Ramírez González y César A. Borucki, Ascendieron al grado de Brigadieres Generales (Avs.). Misión Oficial en la República de Rwanda. Día de la Fuerza Aérea. Accidente con un Pilatus PC-7U en el cual fallecieron sus tripulantes. Se recibe el último C-130B desde los Estados Unidos. Misión en Mozambique. Personal Superior y Subalterno de la F.A.U. en Misión de Paz en Mozambique Tercer Contingente. Se reglamenta la organización de la Fuerza Aérea. Los Regimientos Tácticos y Grupos de Aviación se transforman en Escuadrones Aéreos y los Regimientos de Servicios de Base en Escuadrones de Base Aérea. Hoja filatélica conmemorativa del primer aterrizaje en Carrasco. Acuerdo de rescisión de convenio entre la F.A.U. y PLUNA. Los Aeródromos Militares pasan a denominarse Bases Aéreas. Estela recordatoria de un vuelo de Saint-Exupéry al Uruguay. Misión a Mozambique según lo relató el Cap. (Av.) Alberto M. Zanelli. Homenajes al Brig.Gral. (Av.) Tydeo Larre Borges en el décimo aniversario de su fallecimiento. Cuerpo de Servicios Generales de la Fuerza Aérea. Primer vuelo de un avión uruguayo a las Islas Malvinas. Ejercicios conjuntos del Escuadrón No. 2 (Caza) con buques de la Armada Nacional. Se adecúa el funcionamiento

del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea a las necesidades actuales. Se crea la Dirección de Economía y Finanzas. Se modifica la denominación del Servicio de Comunicaciones e Informática y se asigna su dependencia al Comando Aéreo de Operaciones. Se modifica la dependencia del TAMU. Se reglamentó la organización y funcionamiento del Servicio Nacional de Búsqueda y Salvamento. Promoción "Comandante del Ejército del Aire de Francia Antoine de Saint-Exupéry". El entrenamiento de vuelo en 1994. Accidentado vuelo a la Antártida del Presidente de la República. Por primera vez una aviadora vuela en un "jet" de combate de la F.A.U. El Tte.Gral. (Av.) Miguel A. Suñol, Comandante en Jefe de la FAU. El Cnel. (Av.) José P. Malaquín Jefe de la Casa Militar. Día de la Fuerza Aérea. Se estableció el 6 de noviembre como Día del Retirado de la F.A.U.Reconocimiento a la vida y obra del Gral. Cesáreo L. Berisso. Nuestra terminal aérea por Ley pasó a denominarse "Aeropuerto Internacional de Carrasco General Cesáreo L. Berisso". AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CARRASCO GENERAL AVIADOR CESAREO L. BERISSO LEY No.16.677 5 DE ABRIL 1995. Misión de colaboración y apoyo de pilotos y técnicos del Grupo de Aviación No.1 (Ataque) de la F.A.U. a la Fuerza Aérea Colombiana. Cursos en simulador de Pilatus PC-7 efectuados en la Armada de Chile. La Escuela de Vuelo Avanzado se transforma en Escuadrón de Vuelo Avanzado. La Fuerza Aérea interviene por primera vez en las maniobras "Unitas". Se modifica el otorgamiento de la Medalla "Al Mérito Aeronáutico". Por primera vez se conmemoró el "Día del Retirado de la F.A.U." Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Tte.Cnel. Atanasio Sierra". El entrenamiento de vuelo de 1995 **559 - 653**

Capítulo Decimosexto

CRECIENTE PROTAGONISMO DE LOS HELICÓPTEROS EN LA HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA

Un helicóptero del Escuadrón Aéreo Nº 5 en la Antártida. Ascensos a Brigadier General (Av.) de los Coroneles (Avs.) José E. Mayo y José P. Malaquín. Misión en Angola. Rescate de dos náufragos por la Fuerza Aérea. Primera operación en el Continente Antártico de una aeronave de la Fuerza Aérea Uruguaya, el helicóptero Bell 212 FAU 031. Día de la Fuerza Aérea. Ultimo vuelo en Uruguay con un avión Lockheed T-33A. El Brig.Gral. (Av.) José E. Mayo, Director General de la Dirección General de Información de Defensa. Ejercicios del Escuadrón Aéreo No. 2 (Caza) en Rocha. La Asesoría Letrada se transforma en Asesoría Jurídica y en Asesoría Notarial. Ejercicios de los Escuadrones Aéreos Nos. 1 (Ataque) y 2 (Caza) en Salto. Se da de alta en la F.A.U. un avión Cessna 210. Se repara en su fábrica el Pilatus PC-7, FAU 304, que se accidentó en 1994. El Aeropuerto de Paysandú pasó a denominarse por Ley: "Brigadier General (Av.) Tydeo Larre Borges". La Escuela Técnica de Aeronáutica cumple 50 años. Por un mes y medio el tercer año del Curso Profesional de la E.M.A. se trasladó al Aeródromo de El Jagüel de Punta del Este. III Conferencia Espacial de las Américas. Cursos en simulador de Pilatus PC-7 realizados en la Armada de Chile. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Mayor Santiago Gadea". El entrenamiento de vuelo de 1996. El helicóptero FAU 031 en la Antártida. La Escuela Militar de Aeronáutica y la Escuela Técnica de Aeronáutica abren sus puertas a la incorporación de mujeres. Actos extraordinarios cumplidos con motivo del 84º aniversario de la Fuerza Aérea. Asciende a Brigadier General (Av.) el Cnel. (Av.) Lázaro V.

Bachechi. La Fuerza Aérea ocupa la Agregatura Aeronáutica en la Embajada de nuestro país ante la República del Paraguay y concurrente a la República de Bolivia. La Fuerza Aérea participa en la "Operación Ceibo". Vuelo del C-130 FAU 591 a los Estados Unidos. Se reciben los helicópteros Wessex adquiridos a la R.A.F. El Presidente de la República vuela hasta La Paz, Bolivia, en un Hércules de la Fuerza Aérea. Operación "Cruz del Sur" 97. Se adquieren en Francia dos helicópteros Eurocopter Dauphin. Lamentable accidente con un avión civil, en el cual perdió la vida el May. (Av.) Jorge W. Quimpos. Monumento al Cap. Juan Manuel Boiso Lanza. Reconocimiento a un pionero de la aviación comercial. El Comité de Aviación Nacional otorgó la "Medalla al Mérito" de la Institución al Sr. Piloto Aviador Civil don Angel Rómulo Pomi. Se desactiva la Dirección de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea y se crea el Departamento de Tiro y Educación Física de la Fuerza Aérea. Se desactiva el Servicio de Armamento y Munición. El Helicóptero Bell 212 FAU 030 en la Antártida. Incendio en el Museo Aeronáutico. Se le confirió el rango de Teniente General (Av.) al Brig.Gral. (Av.) Remo Laporta. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Brigadier General (Av.) Danilo E. Sena". El entrenamiento de vuelo en 1997. Vuelo a Centro América del Presidente de la República. Día de la Fuerza Aérea. Vuelo al Medio Oriente del Presidente de la República. Cincuenta Aniversario. Los Cadetes en la Escuela Militar de Aeronáutica. Misión humanitaria al Paraguay, según el relato del Cap. (Av.) Carlos Amado. Inauguración del monumento al Gral. Artigas en el Comando General de la Fuerza Aérea. Finalización del Curso de Capacitación Militar en la E.T.A. Para Aféreces del Cuerpo de Servicios Generales. Se reciben helicópteros UH-1H. Operación "Ceibo 98". Aviones A-37B del Escuadrón Aéreo No.2 (Caza) participan en Buenos Aires de los actos conmemorativos del 86º aniversario de la Fuerza Aérea Argentina. Se reciben dos aviones Beechcraft "Baron B-58". El Escuadrón Aéreo No.1 (Ataque) recibe en préstamo de la Fuerza AéreaArgentina un avión IA-58 "Pucará". El Brig.Gral. (Av.) César A. Borucki Representante de la R.O. del Uruguay en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional. Reasignación del U-8F F.A.U. 541 a la D.G.I.A. Creación de la Bandera de la Fuerza Aérea Uruguaya. Misiones de ayuda humanitaria a Centro América. Nuevos aviones Cessna 206H de enlace. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Alférez Pantaleón Artigas". El helicóptero FAU 030 en la Campaña Antártica realizada entre el 20/12/98 y el 18/05/99. El entrenamiento de vuelo en 1998. Reasignación de aviones de enlace. El Tte.Gral. (Av.) José Pedro P. Malaquín Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea. Misión de ayuda humanitaria a Colombia. Se incendia en el Aeropuerto de Salto el Fokker F-27 FAU 561 mientras se le recargaba combustible. Asciende a Brig.Gral (Av.) el Cnel. (Av.) Walter E. Ghiorsi. Rescate de ballenas varadas en la costa del Río de la Plata. Día de la Fuerza Aérea. La recuperación y reapertura del Museo Aeronáutico. La Brigada de Seguridad Terrestre cambia su denominación por Brigada Aérea III y se crea el Escuadrón Aéreo Nº 7 (Observación y Enlace). La Fuerza Aérea ocupa el cargo de Representante de Uruguay en el Consejo de la OACI. El Sistema de Cooperación de las Fuerzas Aéreas Americanas Condecoró a la Fuerza Aérea Uruguaya. Cincuenta aniversario de la fundación del Curso de Aspirantes o Preparatorios de la Escuela Militar de Aéronáutica. Acto de homenaje en Buenos Aires al Gral. Cesáreo L. Berisso. Cambio de matrícula del FAU 221 a FAU 227. Mención honorífica al Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros) otorgada por ALA, Asociación

Latinoamericana de Aeronáutica. La Fuerza Aérea Uruguaya adquirió un Emb. 120 "Brasilia". Convenio entre la Fuerza Aérea Uruguaya y la Universidad de Montevideo. Reasignación de material de vuelo en la Brigada Aérea III y en el Servicio de Abastecimiento. Nueva organización de los Comandos Aéreos. ANEXO "A" COMANDO AÉREO DE PERSONAL. ANEXO "B" COMANDO AÉREO DE OPERACIONES . ANEXO "C" COMANDO AÉREO DE LOS SERVICIOS. Primera misión antártica de la Fuerza Aérea Uruguaya en invierno. Convenio entre la F.A.U. y el Instituto Universitario Aeronáutico de la Fuerza Aérea Argentina. Memorándum de Entendimiento entre el Ejército del Aire del Reino de España y la Fuerza Aérea Uruguaya. El Aeropuerto Internacional de Rivera pasó a denominarse por Ley: "Aeropuerto Presidente General (P.A.M.) don Oscar D. Gestido". La E.M.A. recibe nuevos aviones de instrucción Aermachi SF – 260E. Viaje del Presidente de la República a República Dominicana y Cuba. Despliegue del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) en la Ruta Nacional Nº 9. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Cadete Andrés Spikerman". Misión de ayuda humanitaria a Venezuela. Apoyo de la Fuerza Aérea durante el año 1999 al Banco de Organos y Tejidos. Apoyo de la Fuerza Aérea en 1999 a la Dirección Nacional de Bomberos en el combate de incendios forestales, campos, pajonales, etc. El helicóptero FAU 030 en la campaña antártica 1999/2000. El Entrenamiento de vuelo en 1999. Vuelo a Caracas, Venezuela, de un C-130 en apoyo de O.S.E. El Cnel. (Av.) Alberto Castillo asciende al grado de Brig.Gral. (Av.). El Brig.Gral. (Av.) Walter Ghiorsi Presidente del Instituto Antártico Uruguayo. Misión en el Sahara Occidental. El Brig.Gral. (Av.) José E. Mayo es designado Jefe de la Delegación Uruguaya ante la J.I.D. y Asesor ante la O.E.A. Día de la Fuerza Aérea. Visita y vuelo del Comandante de la 12ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Reconocimiento al Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros). Misión en República Democrática del Congo. Los aviones T-34 de la E.M.A. pasan a la F.A.B. según lo relató el Tte. 1º (Av) Alvaro Sosa Farías en la Gaceta de la Aviación Nº 26. Segunda misión antártica de la Fuerza Aérea Uruguaya en invierno. Operativo de búsqueda y salvamento de los náufragos del Barreminas ROU "Valiente". Aviones de enlace vigilando la zona de fronteras a causa del brote de fiebre aftósica aparecido en el país. Misión en Georgia. Operación Río Revuelto X. Se reasignan los helicópteros Bell 212 al Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros). Finalización del Curso de Capacitación Militar en la E.T.A para Alféreces del Cuerpo de Servicios Generales. Grupo especializado en rescates que se formó para actuar en emergencias en el mar, lagos, lagunas y ríos. El helicóptero Bell 212 FAU 030 en la campaña antártica 2000/2001. Lamentable accidente con un avión civil en el cual perdieron la vida el Cap. (Av.) Rolando Juárez y dos paracaidistas. El entrenamiento de vuelo en 2000. **655 - 770**

Capítulo Decimoseptimo

LA FUERZA AÉREA INCREMENTA SU ASISTENCIA EN LAS MISIONES DE PAZ PARA LA ONU

Reasignación de los aviones Cessna T-41. Misión de ayuda humanitaria a El Salvador. Rescate en el mar de dos naúfragos. 75º Aniversario del Vuelo del "Plus Ultra". Actos Cumplidos en Montevideo. DÍA JUEVES 8 DE FEBRERO: Brigada Aérea I, Club Español. DÍA VIERNES 9 DE FEBRERO: Puerto de Montevideo, Comando General de la Fuerza Aérea. DÍA 10 DE FEBRERO: Brigada Aérea I, Misión Oficial en la República Democrática

del Congo. Trágico accidente en el Océano Atlántico y heroica intervención de un rescatista. Se homologó el Convenio celebrado entre la Fuerza Aérea Paraguaya y la Fuerza Aérea Uruguaya. Misión en la República Democrática del Congo. Día de la Fuerza Aérea y condecoraciones con la Medalla al Mérito Aeronáutico. Fiesta social y condecoración en el Día de la Fuerza Aérea. Se inaugura la nueva sede del Club de la Fuerza Aérea. Nota de felicitación del Sr. Presidente de la República a la Fuerza Aérea Uruguaya. Misión en la República Democrática del Congo. XLI CONJEFAMER 2001 Uruguay. Misión de apoyo a helicópteros de la Fuerza Aérea Paraguaya. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Vuelos a Colombia con el fin de traer dosis de vacunas anti-aftósicas. Misión Oficial en el Sáhara Occidental. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. El Cnel. (Rva.) (R) Walter Miños fue condecorado con la Medalla al "Mérito Aeronáutico". Misión Oficial en Timor Oriental. Tercera misión Antártica de la Fuerza Aérea Uruguaya en invierno. "Colonia de Vacaciones, Coronel don Asdrúbal Miranda". Despliegues del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza) en el año 2001. Conmemoración del Día de los Mártires de la Aviación Militar en el Panteón remodelado de la Fuerza Aérea. El Transporte Aéreo Militar Uruguayo (T.A.M.U.) pasó a depender del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Nuevos destinos diplomáticos servidos por la Fuerza Aérea. La Escuela Técnica de Aeronáutica a partir del 10 de octubre de 2001 se denomina: Escuela Técnica de Aeronáutica "Tte.Cnel. (TEA) José A. Rígoli". Biografía del Tte.Cnel.(T.E.A.) José A. Rígoli. Misión Oficial en la República de Georgia. Misión Oficial en Sierra Leona. Otro vuelo a Colombia en apoyo del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Despliegues del Escuadrón Aéreo Nº 1 (Ataque) en el año 2001. El helicóptero Bell 212 FAU 030 en la campaña antártica 2001/2002. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Tte.Gral.(Av.) Remo Laporta". Finalización del Curso de Capacitación Militar en la E.T.A. para Alféreces del Cuerpo de Servicios Generales. El entrenamiento de vuelo en 2001. El Cnel.(Av.) Enrique A. Bonelli asciende al grado de Brig.Gral.(Av.). Los helicópteros del Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros) inician el año participando en diferentes operativos en apoyo de la sociedad. Día de la Fuerza Aérea por primera vez el acto central se efectuó en la Brigada Aérea II. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Se puso en servicio el nuevo Centro de Control con la flamante Torre de Control en el Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso", se remozó su radar y se libró al uso un radar en Durazno. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Se reglamenta la organización y funcionamiento de la Policía Aérea Nacional (P.A.N.). Primeras mujeres pilotos de combate de la Fuerza Aérea. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en el Sahara Occidental. Misión Oficial en Irak-Kuwait. Búsqueda de un buque y evacuación de uno de sus tripulantes accidentado en navegación. Cuarto cruce a la Antártida en invierno. Se reciben dos helicópteros Wessex por donación de la R.A.F. Despliegue en Rivera del Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza). Como en años anteriores la Fuerza Aérea prestó su apoyo en el 2002 al Banco de Organos y Tejidos. Misión Oficial en Etiopía y Eritrea. Misión Oficial en Georgia. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en Sierra Leona. El Gobierno de los Estados Unidos

condecoró al Brig.Gral.(Av.) Dr. José E. Mayo. Condecoración del Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín. Misión Oficial en Georgia. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica "Cabo Celedonio Rojas". El entrenamiento de vuelo en 2002. El Cnel.(Av.) José O. Piñón asciende al grado de Brig.Gral.(Av.). Contingente de la Fuerza Aérea Uruguaya desplegado en el Estado de Eritrea. Homenaje en la cordillera de Los Andes. Segundo vuelo a Eritrea, según lo relató el May.(Av.) Hugo Parentini a solicitud del autor. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Descubrimiento de una estela en reconocimiento a las aeronaves, tripulaciones y personal técnico de la Fuerza Aérea que han hecho posible la presencia de Uruguay en la Antártida, según lo relató a solicitud del autor el Cnel.(Av.) Eduardo Aguirre. Conmemoración del Día de la Fuerza Aérea. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Se puso en funcionamiento el Centro de Operaciones Aéreas. Accidente mortal con un Aermacchi. Felicitación de la O.N.U. a tripulación de helicóptero en Eritrea. Encuentro de Descendientes. Inauguración del Centro Multimisión de Recepción, Proceso, Archivo y Diseminación de Datos de Observación de la Tierra para Uruguay (C.RE.P.A.D.UR.). Actos de homenaje al General (P.A.M.) Medardo R. Farías organizados por el Comando General de la Fuerza Aérea y la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay. General (P.A.M.) Medardo R. Farías. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Se sustituye el Artículo 7 del Decreto 239/999. Nueva conformación del Comando Aéreo de Operaciones. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Exitoso salvamento nocturno en Eritrea. Misión Oficial en el Sahara Occidental. La Banda de Músicos de la Fuerza Aérea pasó a denominarse. "Coronel de Reserva don Walter Miños". Convenio entre la Fuerza Aérea y la Dirección de Bomberos. Se reciben tres helicópteros Wessex procedentes de la R.A.F. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Misión Oficial en el Estado de Eritrea. La Fuerza Aérea interviene en el calendario de actividades de los cien años del nacimiento de la aviación. Segunda evacuación médica nocturna en Eritrea, según lo relató el Mayor (Av.) Julio Aparicio. Misión Oficial en la República Democrática del Congo. Condecoración al Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín. Contingente de la Fuerza Aérea en la República Democrática del Congo. Colombia condecoró al Tte. Gral. (Av.) José P. Malaquín. Otra evacuación aérea nocturna en Eritrea. Ceremonia de reconocimiento y denominación de la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea. 50º Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea. Promoción de la Escuela Militar de Aeronáutica. "Coronel (P.A.M.) Rogelio Otero". El entrenamiento de vuelo en 2003. Designación a partir del 1º de febrero de 2004 del Brig.Gral.(Av.) Enrique A. Bonelli Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya, con el rango de Tte. Gral(Av.). **771 - 866**

RELACIÓN CRONOLÓGICA DE AUTORIDADES
DE LA AVIACIÓN MILITAR Y FUERZA AÉREA URUGUAYA I
BIBLIOGRAFÍA V
ÍNDICE DE PERSONAS CITADAS IX
ÍNDICE DE AERONAVES XLIII
ÍNDICE GENERAL LIII

Su consagración a la investigación histórica de la aeronáutica le ha permitido representar a la Fuerza Aérea y a la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y por extensión a nuestro país, en diferentes eventos culturales internacionales, pronunciando conferencias en Buenos Aires, Santiago de Chile, Río de Janeiro, Madrid y Sevilla; así como en Montevideo y el interior. Muchas de ellas publicadas.

Forma parte de diversas instituciones históricas nacionales además de la ya mencionada Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay: del Comité de Aviación Nacional; Miembro de Número de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Miembro de Número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay; Miembro del Instituto de Investigaciones Históricas "Cnel. Rolando Laguarda Trías" del Ejército Nacional; Miembro de los Grupos Simbólicos de Caza "15 de enero de 1924" y 346 Transporte. Entidades en las cuales ha pronunciado numerosas conferencias, algunas de ellas impresas.

Ha sido reconocido por diferentes sociedades histórico-aeronáuticas de Iberoamérica como Miembro Correspondiente: en Argentina, Brasil, Chile, España, Paraguay y Perú. De la misma forma fue designado Miembro de Honor de la Federación Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial y, de la Real Academia de la Historia de España.

Ha recibido varias distinciones nacionales y extranjeras entre las que se cuentan: Socio Honorario del Aero Club del Uruguay; es portador de la Orden al Mérito Newberiano en el grado de Caballero del Instituto Nacional Newberiano de la República Argentina; se hizo acreedor del titulo de "Aviador Civil Honoris Causa" de la República Argentina; ha sido galardonado en 1998 con el premio "Heros Petrosian" de la institución argentina Aerofila por su obra "Historia de la Aviación Uruguaya"; la Agrupación Chajá de la República Argentina lo distinguió en el año 2000 como historiador aeronáutico y por su extensa actividad de vuelo en la Fuerza Aérea y la Aviación Civil del Uruguay; en 2002 la Asociación Latinoamericana de Aeronáutica de los Estados Unidos le confirió el premio "Distinguido Aporte al desarrollo de la Aviación Latinoamericana" por su obra dedicada a la historia de la aviación; la Fuerza Aérea Uruguaya le concedió el 16 de marzo de 2007 la condecoración "Al Mérito Aeronáutico".